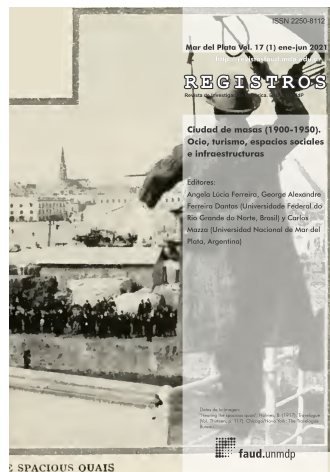


Vol. 17 Núm. 1 (2021): Ciudad de masas (1900-1950). Ocio, turismo, espacios sociales e infraestructuras



Términos como “ciudad de masas”, “cultura de masas”, “espacios urbanos”, “ocio y tiempo libre”, o “equipamientos urbanos”, pueden resultar altamente teóricos o abstractos si no se los refiere a una dimensión física identificable y concreta. Al constituir una relación de cada término con un tiempo y un espacio se construye su contenido y se da precisión al concepto utilizado. Las definiciones adquieren sentido y significación a partir de su referencia material y cronológica, y al vincularse con procesos históricos paralelos y simultáneos. Este número de *Registros* aporta con sus trabajos a un recorrido posible en el que algunos de los términos referidos se asocian a temporalidades y lugares específicos en una lectura integrada. Así, los textos aquí reunidos buscaron indagar los procesos e impactos de la formación de una sociedad de masas en diferentes contextos sociales, geográficos e históricos, con énfasis en la primera mitad del siglo XX.

Editores: Angela Lúcia Ferreira, George Alexandre Ferreira Dantas (Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil) y Carlos Mazza (Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina)

Datos de portada. “Nearing the spacious quais”. Holmes, B. (1917). *Travelogue* (Vol. Thirteen, p. 117). Chicago/Nova York: The Travelogue Bureau.

Publicado: 2021-06-30

Presentación

Los procesos históricos y las transformaciones de la ciudad

Angela Lúcia Ferreira, George A. F. Dantas, Carlos Mazza

1-4

 pdf

 pdf (Português (Brasil))

Labor e Ócio: melhoramentos portuários e espaços urbanos de sociabilização em Recife/Brasil (séculos XIX e XX)

Yuri Simonini, Angela Lúcia Ferreira

5-26

 pdf (Português (Brasil))**O porto de Santos: transfigurações planejadas no limiar do século XX**

Sidney Piochi Bernardini

27-44

 pdf (Português (Brasil))**El problema del alojamiento en la ciudad de Mendoza: del hospedaje finisecular a la hotelería moderna (1890-1925)**

Pablo Bianchi

45-72

 pdf**Modernidade, estabelecimentos cinematográficos e a construção da cidade: Vitória, Espírito Santo, Brasil (1901-1959)**

Lucas Wingler, Eneida Maria Souza Mendonça

73-97

 pdf (Português (Brasil))**São Paulo em dois tempos (1911-1954)**

O papel do edifício do Theatro Municipal de São Paulo na gênese das modernidades paulistas referentes à virada do século XX e à comemoração do IV Centenário da Cidade

Beatriz Fernandez Vaz Oliveira

98-114

 pdf (Português (Brasil))**Conocer la capital: apuntes sobre construcción de la ciudad de Buenos Aires como destino turístico interno en la primera mitad del siglo XX**

Mercedes González Bracco

115-133

 pdf**Deambular pelas cidades (em transformação)**

Representações urbanas e guias de viagem no início do século XX

George A. F. Dantas, Barbara Gondim Lambert Moreira

134-154

 pdf (Português (Brasil))**Pasos, relojes y motores. Ritmos urbanos y experiencias de la temporalidad en la Córdoba de 1950 (Argentina)**



pdf

Reseñas de libros



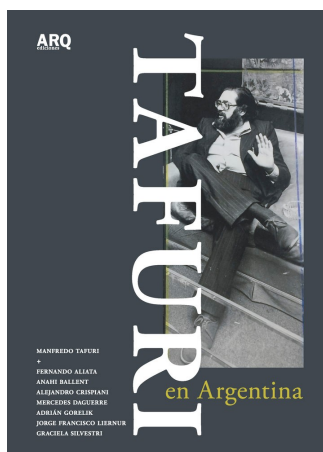
Traducción de Heliana Angotti Salgueiro. Arquitectura –de la materialidad a la crítica, en dos libros de actualidad: Sobre las reflexiones de Antoine Picon e Hélène Jannière

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

171-187



pdf



Reseña de Manfredo Tafuri, Fernando Aliata, Anahi Ballent, Alejandro Crispiani, Mercedes Daguerre, Adrián Gorelik, Jorge Francisco Liernur, Graciela Silvestri (2019). Tafuri en Argentina. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 274 páginas.

Cecilia Duran

188-195



pdf



Reseña de Salvatore Settis. (2020). Si Venecia muere. Madrid: Turner Noema, 190 páginas.

Saida Palou Rubio

196-199



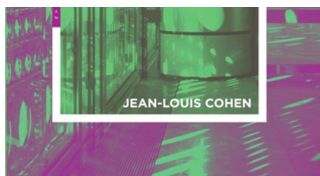
pdf



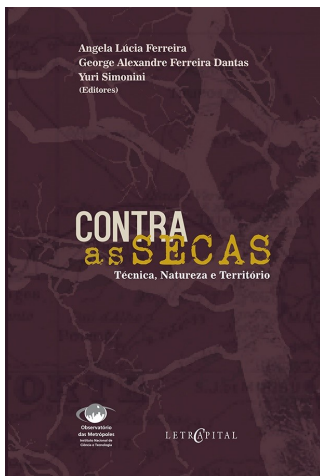
Reseña de Jean-Louis Cohen (2014). L'architecture au XXe siècle en France. Modernité et continuité. Paris: Éditions Hazan, 280 páginas.

Andrés Avila Gómez

200-202



 pdf



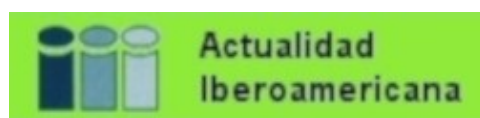
Resenha de Angela Lúcia Ferreira, George Alexandre Ferreira Dantas e Yuri Simonini, (2018) (Eds.), Contra as secas. Técnica, Natureza e Território. Rio de Janeiro: Letra Capital: INCT/Observatório Metrôpoles, 406 páginas.

Wani Fernandes Pereira

203-210

 pdf (Português (Brasil))





Signatory of



DORA

Información

[Para lectores/as](#)

[Para autores/as](#)

[Para bibliotecarios/as](#)

[Open Journal Systems](#)

Idioma

[English](#)

[Português \(Brasil\)](#)

[Español \(España\)](#)

[Enviar un artículo](#)

Navegar

Registros. Revista de Investigación Histórica. ISSN 2250-8112

revistasfaud.mdp.edu.ar/registros - revreg@mdp.edu.ar -
revistaregistros@gmail.com - facebook.com/RegistrosFAUD

Universidad Nacional de Mar del Plata - Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Complejo Universitario Manuel Belgrano, Funes 3350, 3º piso (B7602AYL) Mar del Plata, Argentina

Telefono +54 223 4733140



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Platform &
workflow by
OJS / PKP

Los procesos históricos y las transformaciones de la ciudad

Angela Lúcia Ferreira

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil.

George Alexandre Ferreira Dantas

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil.

Carlos Mazza

Grupo de Estudios sobre Códigos y Planes Urbanos (GECyPU). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, Argentina



Al indagar en las relaciones entre distintos procesos históricos y las transformaciones de la ciudad, resaltan inevitablemente aquellas que surgen producto de la progresiva incidencia de la masividad en el ámbito urbano. Pero términos como “ciudad de masas”, “cultura de masas”, “espacios urbanos”, “ocio y tiempo libre”, o “equipamientos urbanos”, pueden resultar altamente teóricos o abstractos si no se los refiere a una dimensión física identificable y concreta. Al constituir una relación de cada término con un tiempo y un espacio se construye su contenido y se da precisión al concepto utilizado. Las definiciones adquieren sentido y significación a partir de su referencia material y cronológica, y al vincularse con procesos históricos paralelos y simultáneos.

Este número de *Registros* aporta con sus trabajos a un recorrido posible en el que algunos de los términos referidos se asocian a temporalidades y lugares específicos en una lectura integrada. Así, los textos aquí reunidos buscaron investigar los procesos e impactos de la formación de una sociedad de masas en diferentes contextos sociales, geográficos e históricos, con énfasis en la primera mitad del siglo XX.

Se trata de un período de extremada complejidad, manifestada en prácticamente todos los ámbitos. Por un lado, la mayor circulación de

personas, viajeros, ideas y modelos culturales, la expansión de las oportunidades de otras prácticas sociales y culturales, la estructuración de los servicios municipales, incluso en las ciudades menores; por otro, los esfuerzos para organizar y ordenar el territorio, planificar áreas de expansión urbana, mediar los conflictos sociales y los intereses inmobiliarios. En general, se percibe en ese contexto también el surgimiento de nuevos roles sociales, de nuevos espacios y paisajes urbanos, nuevos usos y funciones, de la fragmentación espacial y la diseminación de deportes y ocio modernos, en especial, del turismo, que impactan la cultura y los usos de la ciudad, a la par que la incorporación y ampliación de infraestructura productiva y de servicios.

Los artículos que componen este número examinan sus objetos de investigación y razonan sus análisis y discusiones desde algunos ejes fundamentales, a saber: las transformaciones de los espacios sociales en el interior de las ciudades asociados al impacto de la nueva cultura de masas; el surgimiento de una industria de turismo como parte de las actividades sociales y culturales de una sociedad urbana más compleja; la articulación de nueva dinámica del ocio abierta a nuevos grupos sociales; la expansión, planificación o la emergencia de infraestructuras urbanas, como las ferroviarias y las portuarias y de provisión de servicios básicos, y sus relaciones con esos cambios en las ciudades y en la sociedad.

Los dos artículos iniciales abordan cuestiones portuarias desde ángulos diversos. El primero, escrito por **Yuri Simonini** y **Angela Lúcia Ferreira**, *Labor e Ócio: melhoramentos portuários e espaços urbanos de sociabilização em Recife/Brasil (séculos XIX e XX)*, vincula los trabajos de mejoras del puerto con el proceso de transformación de la sociedad urbana, y su expresión física en los espacios de paseo público y equipamientos colectivos que se crean. Su estudio permite comprender cómo una operación de reacondicionamiento portuario impactó en la creación de espacios de ocio, teniendo como marco la conversión de Recife en ciudad de masas. En el segundo, *O porto de Santos: transfigurações planejadas no limiar do século XX*, **Sidney Piochi Bernardini** estudia las reformas portuarias a partir de la epidemia de fiebre amarilla, bajo la hipótesis de que dichos trabajos, realizados entre 1892 y 1910, fueron decisivos para las futuras intervenciones planificadas de expansión urbana de Santos.

Los tres artículos siguientes del número abordan el problema del equipamiento urbano para el turismo y el ocio masivos en dos escalas arquitectónicas y urbanísticas distintas. En el primero de ellos, *El problema del alojamiento en la ciudad de Mendoza: del hospedaje finisecular a la hotelería moderna (1890-1925)*, **Pablo F. Bianchi** da cuenta, a partir de un desarrollo del turismo cada vez mayor, de los cambios que se producen en esa actividad, puntualizando su análisis en la modernización edilicia y el papel del estado provincial en esta innovación. El artículo siguiente, *Modernidade, estabelecimentos cinematográficos e a construção da cidade: Vitória, Espírito Santo, Brasil (1901-1959)*, cuyos autores son **Lucas Barata Wingler** y **Eneida Maria Souza Mendonça**, estudia en secuencia la construcción, la localización y la edilicia de los establecimientos cinematográficos, en tanto artefactos de modernidad urbana de la ciudad de Vitória, relacionándolos con las transformaciones espaciales y sociales. En el tercer artículo, *São Paulo em dois tempos (1911-1954): o papel do edifício do Theatro Municipal de São Paulo na gênese das modernidades paulistas referentes à virada do século XX e à comemoração do IV Centenário da Cidade*, casi como en un contrapunto, a través del estudio de un único edificio en distintos momentos, **Beatriz Fernandez Vaz Oliveira** indaga en las transformaciones de la edilicia y de la ciudad de São Paulo en dos instancias clave de su modernidad.

Los dos escritos a continuación razonan sobre los espacios urbanos y el turismo. El primero, *Conocer la capital: apuntes sobre construcción de la ciudad de Buenos Aires como destino turístico interno en la primera mitad del siglo XX*, desarrolla en tres momentos históricos la construcción

de Buenos Aires cómo destino de viajeros y visitantes. La autora, **Mercedes González Bracco**, atraviesa en su explicación transformaciones políticas, sociales, urbanísticas y culturales, del país y de la ciudad. El segundo, *Deambular pelas cidades (em transformação): Representações urbanas e guías de viagem no início do século XX*, investigación realizada por **George Alexandre Ferreira Dantas** y **Barbara Gondim Lambert Moreira**, examina la representación de la ciudad a través de las guías de turismo, hipotetizando sobre las implicancias que sus reconfiguraciones urbanas y arquitectónicas tienen sobre la percepción de las ciudades de Recife, Salvador y Río de Janeiro.

Cierra el dossier el trabajo de **Graciela María Tedesco**, *Pasos, relojes y motores. Ritmos urbanos y experiencias de la temporalidad en la Córdoba de 1950 (Argentina)*, donde se presentan las transformaciones culturales, urbanísticas y sociales de la ciudad desde un enfoque integrado y articulado, situado en el encuentro entre la antropología y la historia, puntualizando su impacto en los distintos componentes del modo de vida urbano leído a través de la combinación de múltiples fuentes.

Finalmente, es importante destacar que este número nació de las interlocuciones entre grupos de investigación vinculados a instituciones ubicadas en Argentina, Brasil y España: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP), Departamento de Arquitetura de la Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) y Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco (UPV-EHU). Entre varias actividades conjuntas, los investigadores han organizado mesas temáticas en el *II Congreso Iberoamericano de Historia Urbana (II CIHU)*, celebrado en la Ciudad de México en noviembre de 2019. Los aportes y discusiones resultantes inspiraron este número, cuya convocatoria abierta nos permitió recibir nuevas contribuciones, que exploran con amplitud y profundidad distintas facetas del tema propuesto, pero también cartografían diversos puntos de interés a desarrollar, y alumbran el camino de futuras reflexiones.

Angela Lúcia Ferreira

Arquiteta e urbanista. Doutora em Geografia. Professora de Instituição de Ensino Superior Pública. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia, sala 87, Campus Universitário, Lagoa Nova CEP 59078-970, Caixa postal 1524, Natal/RN, Brasil.

angela.ferreira@pq.cnpq.br

<https://orcid.org/0000-0003-0647-2423>

George Alexandre Ferreira Dantas

Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutor em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo. Professor Associado. Pesquisador CNPq PQ-2. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Campus Universitário Lagoa Nova. PPGAU, Centro de Tecnologia. CEP 59078-970. Caixa Postal 1524. Natal - RN, Brasil.

george.dantas.af@ufrn.br

<https://orcid.org/0000-0002-8352-7590>

Carlos Mazza

Arquiteto. Director del Grupo de Estudios sobre Códigos y Planes Urbanos (GECyPU). Profesor Titular de los Departamentos de Arquitectura y Diseño Industrial. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Mar del Plata. Complejo Universitario Manuel Belgrano, Funes 3350, 3º piso. (B7602AYL) Mar del Plata, Argentina.

cjmazza@mdp.edu.ar

<https://orcid.org/0000-0002-4382-2237>

Labor e Ócio: melhoramentos portuários e espaços urbanos de socialização em Recife/ Brasil (séculos XIX e XX)

Labor and Leisure: Port Improvements and Urban Social Spaces in Recife / Brazil (19th and 20th centuries)

Yuri Simonini

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil

Angela Lúcia Ferreira

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil

Abstract

The port of Recife, despite having a naturally sheltered anchorage, was susceptible to silting from the rivers that flow there with negative impact on city dynamics. Among nineteenth-century proposals, Raphael Archanjo Galvão Filho sought a solution based on fluvial physical-geographic knowledge and it was the basis for subsequent projects and actions, in a moment of urban reforms with an important introduction of new habits of social coexistence. This article aims to understand the implications of the technical-nature clash in the port improvement works that contributed to the creation of spaces for sociability practices at the city. By focusing on the works carried out during the second half of the 19th century and the beginning of the 20th, supported by technical and ministerial reports, journals and pertinent bibliography, the analysis was supported by contributions from Urban Environmental and Social History. It was noted the interventions resulted in the control of river-related obstacles and allowed the use of material removed by dredging in landfills, rectifying its margins. The production and reframing of spaces, the result of demolitions and improvements to the port area, lead to the installation of various urban collective equipments, such as gardens, public sidewalks, cafes and restaurants with "French and English culture".

Keywords: port infrastructure, fluviography, technical culture, hybrid landscapes

Resumo

Apesar de contar com ancoradouro naturalmente abrigado, o porto de Recife era susceptível ao assoreamento proveniente dos rios que ali desaguam, impactando negativamente nas dinâmicas da cidade. Das diversas propostas oitocentistas, a de Raphael Archanjo Galvão Filho buscou solução a partir do conhecimento físico-geográfico fluvial e foi base para os projetos e ações subsequentes, em um momento de reformas urbanas com importante introdução de novos hábitos de convivência social. Depreender, portanto, as implicações do embate técnica-natureza nas obras de melhoramento do porto que contribuíram na criação de espaços para as práticas de sociabilidade na cidade, é o objetivo deste artigo. Ao focar as obras efetivadas durante a segunda metade do século XIX e início do XX, abalizada pelos relatórios técnicos e ministeriais, jornais e bibliografia pertinente, a análise amparou-se nos aportes da História Ambiental e Social Urbana. Divisou-se que as intervenções resultaram no domínio sobre os entaves relacionados aos rios e permitiram o emprego do material dragado em aterros, retificando suas margens. A produção e redefinição dos usos dos espaços, fruto das demolições e das benfeitorias da zona portuária, proporcionaram a instalação de diversos equipamentos coletivos urbanos, como jardins, passeios públicos, cafés e restaurantes à "moda francesa e inglesa".

Palavras-chave: infraestrutura portuária, fluviografia, cultura técnica, paisagens híbridas

Considerações iniciais

“A bem dizer, o porto foi a pia batismal da nossa cidade”. A fala inicial do discurso de Mário Sette¹ (1945, p. 4) na Escola de Aprendizes Marinheiros de Pernambuco em agosto de 1945 possui similaridades com a famosa frase atribuída a Heródoto no século V a.C., “O Egito é uma dádiva do Nilo”. Em ambas, encontra-se o princípio de que um elemento natural em particular foi responsável pelo surgimento, respectivamente, de cidades e/ou de civilizações. A ideia de civilização é acompanhada de outras, tidas benéficas ao novo mundo urbano. Isso se torna enfático quando termos mais hodiernos como modernidade, modernização se atrelam às benesses da vida na urbe. A adição ou melhoramento de determinados equipamentos urbanos, como o porto igualmente despontam em elementos emergentes dessa civilização. Entretanto, o que no ano de 1945 era fato consolidado, em décadas ou séculos passados foi o descortinar de uma saga que implicou em grande embate entre técnica e natureza.

A conjugação de fatores como o rio que desemboca para o Oceano Atlântico, as atividades portuárias ali instaladas e a transformação material de Recife, capital de Pernambuco, alterariam não somente a área física da cidade, mas também os hábitos, o cotidiano e o próprio modo de viver de seus moradores nos novos ambientes criados. Dessa forma, objetiva-se, neste artigo, apreender as implicações do embate técnica-natureza nas obras de melhoramento do porto que auxiliaram na criação de espaços para as práticas de socialização na cidade, durante a segunda metade do século XIX e início do XX.

A privilegiada localização de Recife² evidencia a conformação físico-geográfica propícia à instalação de um porto naturalmente abrigado das intempéries e das marés. Tal condição é considerada pelo engenheiro hidráulico e tratadista Levenson Francis Vernon-Harcourt (1885, p. 3) ao comentar que “não existe portos naturais nas linhas de comunicação mais próximas com outros países, ou estar adequadamente situados para fins

estratégicos”.³ Não é sem intenção, portanto, a fala de Sette em realçar a principal vantagem do porto pernambucano frente aos demais ancoradouros brasileiros:

desse singular porto tão diferente dos outros do país, não desenhado por montanhas, não protegidos por ilhas, não em cercaduras de praias, mas apenas possibilitado por uma faixa mais emersa de recifes, capricho geológico de séculos remotíssimos, muralhas alteadas como propósito diante da península para resguardá-la dos golpes causados pelas vagas. (Sette, 1945, p. 9).

Contudo, a dádiva da natureza esbarrou, em diversos momentos, nos avanços tecnológicos e o uso do conhecimento técnico gerou tensões no trato com o meio natural. Destarte, mesmo diante de condições favoráveis, afirmava o presidente da província, em 1869: “O melhoramento do porto reclama séria atenção do governo” (Portela, 1869, p. 18).⁴ A reclamação se justificava pelo crescimento gradativo do volume de exportação que o país assistia em meados do século XIX, aliado ao contínuo aumento do tamanho e calado dos navios em circulação no Atlântico. Com portos considerados defasados e sem recursos próprios para executar as necessárias obras de melhorias, o Governo Imperial promulgou o Decreto de n.1.746, de 13 de outubro de 1869, autorizando a construção de docas e de armazéns de carga por firmas nacionais e estrangeiras, mediante concessão de 90 anos de usufruto. Iniciava-se, neste momento, um longo processo de readequação infraestrutural em diversos portos brasileiros (Simonini, 2021).

As ações no sentido de mais benfeitorias resultaram – e ainda resultam – não apenas no incremento comercial, mas na criação de espaços híbridos, parte natural, parte artificial. Originam-se aí os conflitos entre seus segmentos, uma vez que o emprego de tecnologias construtivas incide diretamente na linha costeira/fluvial, modificando correntezas, aterrando áreas lideiras e recriando paisagens. Esses “atos técnicos” são, reportando a José Ortega (*apud* Dantas e Ferreira, 2017), mais

do que uma resposta; são uma necessidade humana de enfrentamento de um problema, cuja tecnologia tenderá a sobrepor o meio ambiente.

Nesse sentido, diversos projetos foram elaborados ao longo do século XIX para adequar o porto de Recife às novas demandas, em particular, focados em dois pontos: o assoreamento do canal e o uso do material a ser dragado. Dentre eles, destaca-se o projeto apresentado pelo engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho, de 1870, o primeiro após a promulgação do mencionado decreto imperial, que autorizava a atuação privada nas sucessivas construções de estruturas portuárias em fins do século XIX.

A urgência manifesta e as ações efetivas de melhoramento do porto acarretavam, grosso modo, em diversas consequências. O progresso econômico ecoava em alterações culturais que, por sua vez, podiam revelar a necessidade de mudanças espaciais em um processo de dinâmicas de mútuas influências. As elites dominantes, políticas, econômicas e intelectuais, imbuídas do desejo de incorporar valores considerados civilizatórios, pressionavam ações direcionadas a criação/destruição de espaços específicos na urbe, – ideia em construção *pari passu* com a introdução do ideal de modernidade – que as colocassem em sintonia com modelos ingleses e, sobretudo, franceses.

Assim, da mesma maneira como em outras cidades, e em particular nas diversas capitais brasileiras no século XIX, as transformações que começaram a surgir em Recife foram frutos não apenas da

influência exercida pela Corte estabelecida no Rio de Janeiro, mas também e principalmente pelo convívio constante entre estrangeiros (ingleses e franceses, entre outros) e os comerciantes locais, os políticos, os senhores de engenho etc., levando alguns desses componentes das classes dominantes a se confrontarem com uma realidade sociocultural diferente desencadeando nesse grupo uma busca pela adequação e equiparação ao novo

contexto social europeu baseado na sociedade parisiense e seus conceitos de civilização e modernidade. (Silva, 2011, p. 215).

Ao levar em conta, neste contexto, as decorrências dos conhecimentos técnicos nas intervenções sobre o meio natural e das alterações no modo de viver na cidade, a análise aqui se fundamenta nos pressupostos teórico-metodológicos da História Ambiental Urbana (Jørgensen, Jørgensen e Pritchard, 2013; Martinez, 2006; Melosi, 1993), no que se refere ao processo histórico de transformação da natureza em áreas urbanizadas e da História Social (Barros, 2004; Burke, 2012; Febvre, 1992), no que tange a dimensão social de um determinado grupo ou sociedade e suas alterações nas práticas, vivências, cotidianos, entre outros. De modo mais específico, os dois pressupostos se relacionam no momento em que as ações de melhoramento portuário permitem tanto o incremento econômico quanto estabelecem, ao mesmo tempo, a introdução de novos costumes e novos espaços na cidade, incluindo os de lazer e ócio em detrimento da paisagem antes natural, agora reconfigurada.

Como fontes empíricas e documentais, pautou-se nas informações e dados contidos nos relatórios técnicos e administrativos dos ministérios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e da Marinha, apoiado também na bibliografia pertinente. Para dar conta da análise desse material e apresentar as articulações técnica-natureza-espaço urbano e sociedade, o artigo apresenta inicialmente a situação do porto do Recife na segunda metade oitocentista e o estudo realizado pelo engenheiro Galvão Filho sobre o rio Capiberibe, ícone das intervenções. Em seguida, aponta as realizações materiais das obras de melhorias como parte de um projeto maior de construção da nação moderna. Os avanços que confluíram no desenvolvimento do porto e, por conseguinte, da própria cidade resultaram em diversas e profundas modificações na dinâmica urbana de Recife. O último item aborda uma dessas diversas alterações, a criação de novos usos de lazer e

ócio nas áreas próximas ao rio e ao porto da cidade, decorrentes tanto de suas atividades como das implicações de suas obras.

O porto do Recife e o rio Capiberibe, um trabalho de Penélope

Na manhã do dia 8 de fevereiro de 1867, o presidente da província, Conde de Baependy (1869, p. 36) informava sobre a inesperada cheia do Rio Capiberibe. Sua comunicação apontava para a destruição de pontes e para os infortúnios das “muitas famílias, que residiam nas margens do mesmo rio”. Alertava para o aumento das águas, “que se espraiaram por uma grande extensão, ficando muitas casas completamente alagadas, e sofrendo seus moradores, além do risco de vida, muitos e consideráveis prejuízos”.

Sem condições financeiras para executar os serviços necessários, o Conde (1869, p. 36) recorreu ao Ministério da Agricultura, Comércio de Obras e Públicas a fim de auxiliar os atingidos pela inundação e, ao mesmo tempo, solicitou ao engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho que executasse estudos iniciais e os orçamentos dos reparos a serem feitos, nos quais incluíam os “que são relativos ao melhoramento do porto desta capital”. Dessa forma, trazia-se à tona novamente a relação entre o rio e as instalações portuárias. A instalação de um ancoradouro na foz do rio incluía como possíveis benefícios o abastecimento de água doce e acesso ao interior, entre outros. Além das vantagens supracitadas, o local escolhido para o assentamento da cidade contava com arrecifes para proteção de sua linha costeira. Era um porto naturalmente abrigado e, portanto, propício para o escoamento da produção canavieira desde o período colonial. Por conseguinte, se tornou um dos mais importantes centros econômicos da América Portuguesa, ainda no século XVI.

O local de convergência dos rios Capiberibe e Beberibe (Figuras 1 e 2), em especial o Capiberibe, garantia à sede pernambucana a alcunha de “Veneza Brasileira”, além de criar uma relação íntima com a sua

identidade, observadas por Raimundo Arrais (2004, p. 77) ao discutir esse sentimento na leitura do sociólogo e antropólogo Gilberto Freyre: “Dentro dos encantos da ‘paisagem tradicionalmente recifense’, o rio Capiberibe, (...), é o elemento que mais firmemente se conserva como símbolo da permanência dos atributos próprios da cidade”.

Todavia, o que se constituíam vantagens na sua implantação e importância no cenário nacional, se tornaram problemas ao longo do século XIX. O informe do presidente provincial não era algo incomum, mas se agravava no momento em que Pernambuco mantinha forte ascensão econômica e incremento populacional. Essa presença antrópica, fixada nas margens do rio, trouxe consequências diretas para o porto. A largura do canal de acesso se estreitou em 1866 devido à “grande quantidade de lixo que diariamente se deita no rio, e que o vai entulhando”. O conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo (1866, p. 47), solicitava urgência na “adoção de medidas que obstem a continuação de tão abusiva prática, a qual inutiliza os esforços empregados para o melhoramento do porto”.

Esse entulhamento se somava a inerente dinâmica do regime pluvial, responsável pela constituição das ilhas lodosas e dos manguezais sobre os quais Recife se assenta. Arrais (2004) se utiliza das observações de Josué de Castro⁵ para traduzir a estreita ligação desse fenômeno com os arrecifes que protegem a foz:

A cinta de pedra dos arrecifes atuou como anteparo bloqueador, impedindo o carreamento dos detritos aluvionais para o mar, conduzindo-os para os vastos manguezais que recobriam as áreas úmidas das planícies, alimentando uma variada fauna de crustáceos que entraram com maior parcela no esforço animal para edificar os solos, abandonando suas carcaças que se iam agregando ao pé das raízes dos mangues, fundando núcleo original dos trechos que iriam passar de matéria líquida a matéria sólida, fazendo a terra se irromper das águas. (p. 100)

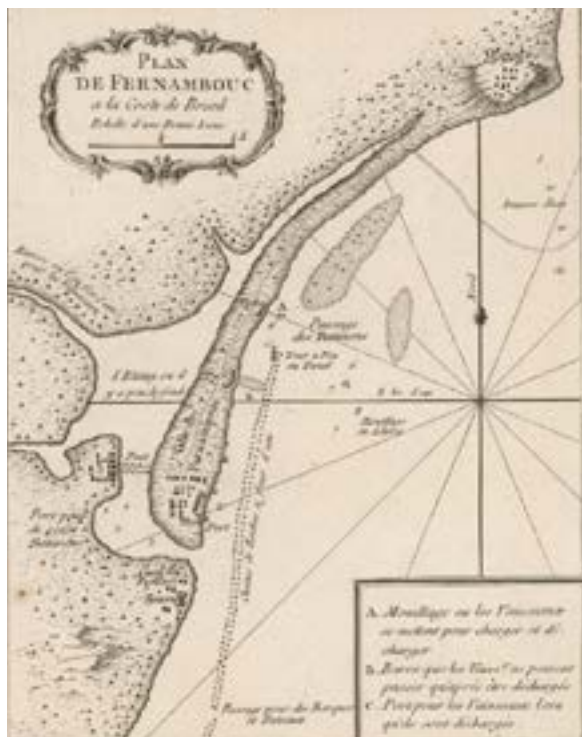


Figura 1. Plan de Fernambouc a la coste de Brésil, de Jacques Bellin, 1764. A confluência de aspectos físico-geográficos e econômicos deram as condições para ali cantar a sede da província. David Runsey Map Collection. Recuperado de <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~232917~5509489>



Figura 2. A Recife atual. Os arrecifes que nomeiam a cidade se constituíram em barreiras naturais, permitindo a instalação de um porto sem maiores intervenções humanas. Porto Digital. Recuperado de https://www.portodigital.org/arqSite/leocaldas_DSC0205.jpg

Os fluxos dos rios que carregam sedimentos são detidos nos afloramentos rochosos, acumulando-se na bacia e diminuindo, por conseguinte, as áreas de atracação dos navios. Se, por um lado, os arrecifes protegem o porto contra as marés, por outro, permitem seu assoreamento. É nesse aspecto que as ações destinadas às melhorias da área portuária se focam. Em 1875, o engenheiro José Ewbank da Camara revelou em seu levantamento que, desde 1815, um total de 25 projetos, pareceres e sugestões de melhoramentos do porto de Recife foram apresentados. Os valores estimados de execução dessas obras variavam entre 176.000 e 1.320.000 contos de Reis.

Para Alessandro Filipe de Meneses Gomes (2016, p. 365), nenhum deles foi posto em prática de modo efetivo, uma vez que o Império “viveu o dilema de qual plano adotar”. Tal paralisia, continua Gomes (2016), se deu por ingerências políticas. Ou seja, não eram as soluções inapropriadas, mas a forma de executá-las, afinal o Império “abusou dos pareceres de engenheiros nacionais e estrangeiros para esquivar-se de uma deliberação favorável às docas ou ao regime de execução direta. Enquanto isso, as obras do porto foram tocadas pelo sistema administrativo”, uma vez que o aludido Decreto Imperial de n. 1.746 não surtiu o efeito imediato esperado (Simonini, 2021).

As obras em questão atendiam a construção de molhes, retificação das margens para atracação, entre outros, porém a preocupação dos Poderes Públicos se centrava na retirada do material de fundo do rio via dragagem mecânica. O método, explicado pelo engenheiro Alfredo Lisboa (1914), demonstrava a junção entre obras fixas – como as guias-correntes – e as ações “móveis”, o maquinário, que permitiriam contornar o problema do assoreamento:

À medida que nos canais de acesso e rios navegáveis prosseguiram as obras de correção do regime, de defesa contra o arrasto arenoso do litoral e de limpeza e aprofundamento do leito, sem alcançar-se

melhorar as condições de navegabilidade na proporção em que o ascendente movimento marítimo comercial e os crescentes reclamos dos navegantes o iam exigindo, impulso cada vez maior se foi dando à dragagem pelo emprego de material mais possante e perfeito; assim, ao passo que os cascos das dragas iam avolumando-se e tornando formas mais apropriadas a receber propulsores próprios e a arcar mais vantajosamente contra a agitação das águas, os maquinismos e aparelhos foram-se aperfeiçoando-se, mormente como progresso concomitante da indústria do ferro e do aço, e a sua capacidade de trabalho foi crescendo, quer no sentido de levar a escavação a profundidades cada vez maiores, quer para produzir mais propício efeito útil; ao mesmo tempo, foram-se modificando e simplificando os processos empregados, quer no modo de dragar, quer no de remover e despejar o material escavado; e com tudo isto barateava gradativamente o preço médio da unidade de trabalho, se bem que sempre variável com a natureza do leito a aprofundar, com a distância do transporte e os meios empregados no lançamento do material dragado. (p. 210)

Diante do emprego dessa solução, os governantes pernambucanos insistiram na necessidade do uso de equipamentos mais adequados. O comendador Henrique Pereira de Lucena, já em 1873, ao comentar a atuação das dragas, afirmava: “Os resultados, porém, até hoje obtidos são insignificantes, e não correspondem às despesas que se tem feito” (Lucena, 1873, p. 11). Ainda de acordo com Lucena, mesmo usando vinte dragas o efeito seria aquém do esperado. Por isso, o comendador fez alusão à história de Penélope, a fim de criticar ações que logo se desfazem por tentar “destruir os efeitos, sem procurarmos destruir as causas”.⁶

Enquanto a causa não era combatida, os serviços de dragagem continuavam, tal como reportado por Lucena em 1874. Na preamar, navios de 18 pés de calado já adentravam no porto, com possibilidade de incremento

para embarcações de até 23 pés, caso a profundidade fosse a mesma em todos os pontos de ancoragem. O comendador acrescentava:

Para que esse melhoramento se torne mais profícuo, lembra ainda aquele inspetor a conveniência de ser cada uma das dragas auxiliadas por dois vapores, pois sendo, como atualmente por um só, tem aquela de paralisar os trabalhos à espera que este volte do lamarão, onde vai deixar a areia recebida, bem como propõe que sejam empregadas nesse serviço mais duas dragas, auxiliada cada uma igualmente por dois vapores, e bem assim por uma outra de pequenas dimensões para trabalhar entre as pontes e nos lugares de pouco fundo. (Lucena, 1874, p. 13)

Concomitante aos serviços executados, o governo solicitou ao engenheiro Galvão Filho, em 1870, estudos sobre “as causas das cheias dos rios que desaguam no porto do Recife, e os meios de evitar os seus efeitos, e examinar os diferentes projetos que têm sido apresentados para melhorar o mesmo porto, trabalhos complementares, e análise detalhada de cada um deles”. A análise, concluída no mesmo ano, desvela uma mudança na forma de intervenção antrópica no meio ambiente e que teria implicações diversas na cidade, na forma como ela se organizava espacialmente ou nas práticas sociais ali evidenciadas para usufruto daqueles que com acesso às benesses da modernidade e modernizações daí surgidas.

Das idealizações a realidade: a saga dos melhoramentos do porto de Recife

Não existem informações precisas sobre a trajetória profissional de Raphael Archanjo Galvão Filho. Entretanto, encontram-se diversos registros da atuação do engenheiro na Sociedade Auxiliadora Nacional na década de 1860, como sócio em empreendimentos diversos, a exemplo da proposta para o abastecimento de água potável da cidade do Rio de Janeiro em 1873. Tal qual diversos colegas, Galvão Filho transitou entre o

arquétipo de engenheiro-empresário e o de engenheiro-burocrata (Simonini, 2021).

Na condição de consultor, o engenheiro foi nomeado pelo Ministério da Agricultura em 1870 para dar seu parecer sobre o rio Capiberibe. Intitulado, “Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguam no mesmo porto e o meio de removê-lo”, o relatório aborda a questão em três partes, que incorpora desde uma esclarecedora revisão das propostas anteriores à apresentação das análises e soluções fundamentais do seu trabalho.

Ao fazer uma retrospectiva, na primeira parte “Sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco”, Galvão Filho (1870) detalha as propostas apresentadas ao longo do século XIX até aquela data. Em sua análise, evidencia a classificação dos projetos segundo a modalidade de interferências no meio natural: 1) os que mudam o regime natural dos rios na entrada do ancoradouro; 2) os que conservam o mesmo regime, mantendo o escoamento das águas por meio do porto; e 3) os que focavam no sistema de docas e de carga e descarga de mercadorias. De acordo com essa categorização, têm-se como exemplos da primeira condição os projetos de Louis Vauthier em 1845 (2º Projeto); o de John Blount e Henrique Law em 1856 (Figura 3); o de William Peniston em 1857; o da comissão liderada pelo almirante Rodrigo Freitas, em 1870; o de Emmanuel Liais, em 1861; e o de Charles Neate e Christopher Lane, em 1862. Já a segunda inclui as propostas do Barão de Caçapava, em 1819; a de Júlio Boyer, em 1838, a de Louis Vautier, em 1815 (1º projeto); a do brigadeiro Moraes Ancora, em 1864; a da comissão composta pelo almirante Freitas, Elisiario dos Santos e José Mamede Ferreira, em 1849; a de Charles Neste, em 1854 (1º Projeto); a de Thomaz Lowden, em 1858; a de Henrique Law em 1862 (2º Projeto); a de Manuel Barreto e Eduardo Mornay, ambos de 1865. A respeito do último grupo, Galvão Filho não menciona informações acerca de seus casos significativos.

As divergências destacadas por Galvão Filho iam além das categorias por ele estabelecidas e desvelava a falta de consenso sobre a melhor solução para o porto de Pernambuco. A ausência de diálogos entre as várias propostas e, por vezes, as incertezas que os profissionais perpassavam acerca de suas sugestões originais, o fizeram comentar:

Vê-se, portanto, que na apreciação das duas ideias características do sistema adotado nos projetos em que colaboraram

vinte senhores engenheiros não houve unidade de pensamento, já na base do sistema, e já nas questões secundárias; notando-se que cada autor de projeto diverge dos seus antecessores no mesmo trabalho, e sendo chamado a estudar de novo a questão modifica radicalmente as suas primeiras ideias, e acaba por abraçar outras inteiramente opostas. (Galvão Filho, 1870, p. 8-9)

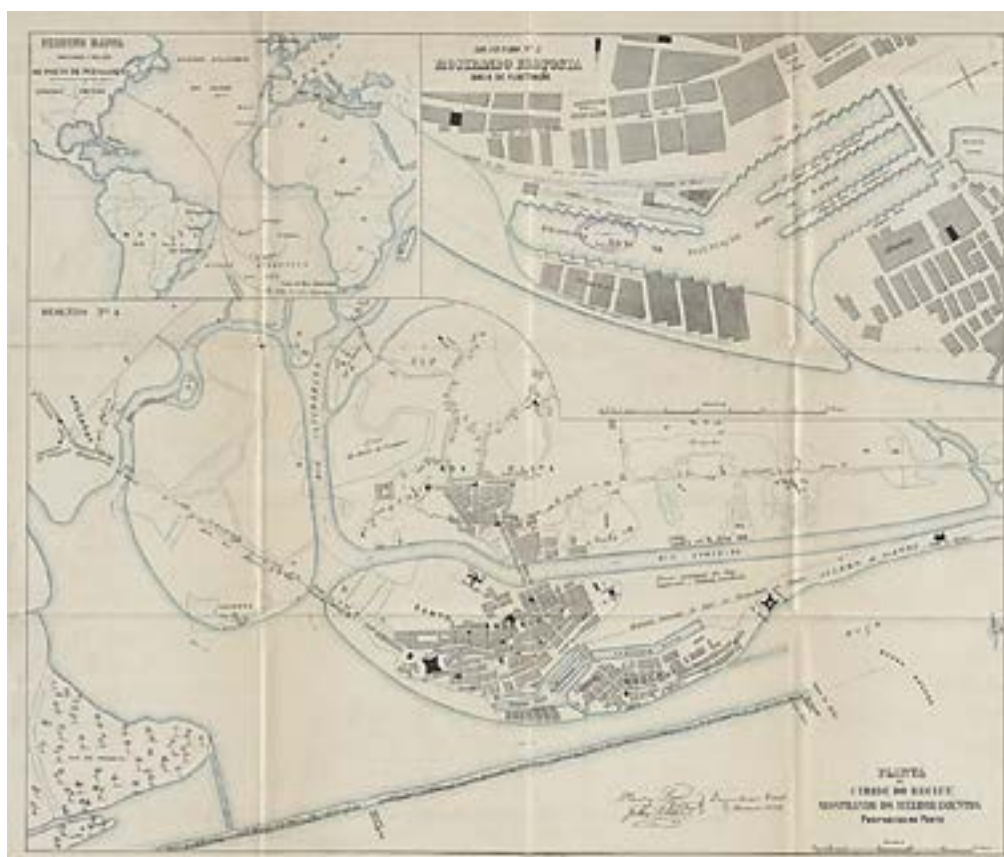


Figura 3. Proposta de melhoramentos elaborada por John Blount e Henrique Law em 1856, que objetivava, dentre outras ações, aterrar a margem oriental do Beberibe e canalizar este rio e o Capiberibe. Gomes, 2016, p. 183.

Tal constatação permitiu a Galvão Filho assumir uma diretriz em sua proposta: as ações deveriam se centrar na dinâmica fluvial e não apenas na área portuária. A segunda parte, denominada “Sobre as causas das cheias dos rios que desaguam no mesmo porto” abordava e discutia a natureza de vários fenômenos físico-geográficos que influíam diretamente no regime do rio (chuva, ventos, topografia, entre outros). Destaca, assim, o conhecimento sobre as características locais, em especial a meteorologia com ênfase na densidade do ar, estado “hygrométrico” e precipitação pluviométrica, usando média histórica registrada nos Annaes de Medicina Pernambucana.

Após se deter sobre os ventos e as características geológicas das bacias dos rios, o engenheiro os transforma em variáveis interdependentes. Com efeito, quando se conjugam as chuvas e as áreas de abrangência fluvial, Galvão Filho (1870, p. 36) observa que “se chover dois ou três dias nos planaltos da cordilheira Borborema, ainda que não haja o menor vestígio de chuvas na cidade do Recife ou na de Paraíba, pode-se verificar cheia accidental”.

A relação do aumento da extensão do rio Capibaribe pela sua sinuosidade, percorrendo vales pouco inclinados, e as intensas chuvas o induziu a identificar o efeito da infiltração de água no solo arenoso e argiloso, encharcando-o. Daí advém a sugestão de retificação do rio, encurtando-o e diminuindo a capacidade de absorção do solo e da velocidade de vazão, desde que acompanhado de obras de contenção, como diques ao longo da bacia (Galvão Filho, 1870).

Por fim, em seu último item, “Estudo sobre os meios de evitar as cheias dos rios que desaguam no Porto de Pernambuco”, destaca as soluções de engenharia direcionadas a canalização dos rios, por meio de muralhas em suas margens que igualmente impediriam a inundação das áreas circunvizinhas. Contudo, afirma Galvão Filho (1870), essa medida é de custosa execução e de caráter temporário, uma vez que o acúmulo de sedimentos

diminui a profundidade do canal, facilitando o transbordo de água.

Ao término do informe, em uma visão que vai além das intervenções convergentes para a melhoria e soluções específicas a área portuária, as propostas buscavam atender os interesses da agricultura. Com o emprego de diques longitudinais a fim de evitar a concentração de água, a desviava para canais de irrigação, como o caso exemplificado das obras nos rios franceses de Saône e Loire, a saber: 1) abertura de valetas horizontais perpendiculares aos córregos tributários; 2) criação de reservatórios nos vales com sangradouros; 3) estabelecimento de bacias de sedimentação para reter material orgânico – adubo; 4) transformação das cidades à mercê dos rios em ilhas artificiais; e 5) elevação do solo dos vales, modificando o regime dos rios (Galvão Filho, 1870).

Ao fazer uma auto avaliação, o engenheiro reconhece que tais proposições poderiam não ser efetivadas pelo alto custo de execução e por apresentar medidas que não tiveram a eficácia esperada em momentos anteriores, como as valetas horizontais. Galvão Filho (1870, p. 45) conclui não haver uma solução geral e que o “o melhor sistema é aquele que melhor consultar as causas gerais e locais que se quer evitar”. Nesse sentido, apesar das críticas, o engenheiro afirma que se faz necessária uma análise mais detalhada sobre o uso de diques de contenção e de valetas.

Com base nos levantamentos, Galvão Filho (1870) diz ser possível conter a metade ou um terço do volume de água escoado em uma cheia periódica do Capibaribe. Os cálculos demonstram que dez açudes impermeáveis, dez barragens transversais, dez bacias de sedimentação paralelas às margens do rio, além da escavação e retificação no braço direito do rio, próximo a ilha de Santo Antônio permitiriam escoamento rápido de metade do volume de vazão diária do rio a cada 24 horas.

Ademais de evitar as inundações das áreas lindeiras do rio, o relatório destaca que outras vantagens seriam obtidas: 1) aproveitamento

do material fertilizador das aluviões; 2) aumento da unidade local, corrigindo irregularidades “naturais”; 3) diminuição do assoreamento na foz; 4) manutenção da umidade das terras, em especial nas áreas de várzea; e 5) redução dos prejuízos materiais, estimados em torno de 1.000 e 2.000 contos por episódio decorrentes das volumosas chuvas. Os benefícios justificariam o alto custo de execução, orçado em 2.004:300\$000 (Galvão Filho, 1870). Em suas conclusões, Galvão Filho (1870, p. 53) afirma que não é possível separar as obras de contenção do rio daqueles referentes ao melhoramento do porto, uma vez que são serviços que se complementam, por estarem ligadas “ao interesse do comércio e da agricultura, a segurança de uma importante cidade e das povoações situadas à margem do rio, todos afetados pelo mesmo fenômeno”.

Esse primeiro estudo pormenorizado sobre as condições fluviais e as obras a serem executadas foram vistas como obras auxiliares em relação às de maior impacto, a exemplo das propostas dos engenheiros britânicos Neate e Lane⁷, isso porque, de acordo com o então ministro da Agricultura Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, o sistema exposto por Galvão Filho “ainda depois de completamente realizado, não prejudicará à execução de qualquer obra mais importante que no futuro tenha de ser empreendida” (Silva, 1871, p. 148). Apesar dessas iniciativas, o último quartel do século XIX não contou com a instauração de grandes obras.

No entanto, a partir de 1874, quatro anos após a apresentação do relatório de Galvão Filho, foi criado o serviço de Conservação do Porto, inicialmente sob a direção do engenheiro francês Victor Fournié⁸, ocupando-se majoritariamente na organização do pessoal e material, nos levantamentos e elaboração de cartas marinhas e nos serviços de dragagem (Almeida, 1877). Mesmo com a proposta realizada pelo engenheiro inglês John Hawkshaw em 1875, a retirada do material do fundo do rio continuou como principal ação, contando com 03 dragas; 02 vapores; 06 canoas; 01 batelão; 02 balieiras;

05 escaleres; 03 catraias; 03 lanchas e 02 bateiras.⁹

A vasa¹⁰ extraída entre 1875 e 1885, mais de 1.918.200 toneladas (Lisboa 1886) e todo aquele removido nas décadas seguintes concorreram para um importante objetivo, a dizer, a regularização (e possível nivelamento) topográfica em toda extensão de suas margens, criando áreas de expansão física da cidade e corrigindo algumas altercações como as assinaladas por Lisboa:

Uma das feições características do litoral desta cidade é ser muito baixo e sujeito a ser periodicamente submergido em todos os pontos onde o trabalho do homem não se tem ocupado em levantar seu nível, assim é que todos os edifícios se erigem sobre aterrados de data remota ou recente. Vastas extensões de terreno ainda hoje desaproveitadas continuam vagarosamente a ser assim alteadas, provindo o material de terraplanagem, ou das coroas de areia que obstruem os rios Capiberibe e Beberibe junto à cidade, ou do lixo resultante da limpeza das ruas; excepcionalmente provém de escavações feitas a grandes distâncias pelas administrações das diferentes ferrovias, para a formação das esplanadas de suas estações centrais; sendo que neste particular a administração da ferrovia do Recife ao Caruaru constituiu a sua extensa esplanada por preço fabuloso, adstrita como estava às cláusulas do contrato como empreiteiro. (Lisboa 1886, p. 9)

Somente a partir de 1887, após projeto aconselhado pelo engenheiro Fournié, se lançou edital para abertura de concorrência pública referente à execução das obras de melhoramento do porto, com cinco propostas. A empresa de Obras Publicas no Brazil iniciou os trabalhos de dragagem em 2 de fevereiro de 1889, porém interrompidas em 1892 e encerradas um ano depois devido ao parco avanço dos serviços (Silva, 1888; 1889; Souza, 1893; Costallat, 1894).

No decorrer do final do século XIX, outras vãs tentativas de se contratar empresas nacionais ou estrangeiras foram feitas. Nesse interim, o



Figura 4. Expansão da mancha urbana do Recife e dos seus aterros, 1648, 1840 e 1906, elaborado por José Luiz Mota Menezes. Menezes, 2016, s. p.

serviço de conservação do porto se direcionou para a manutenção das profundidades dos acessos ao porto via dragagem. As mensagens do início do século XX apontam que grande parte do material coletado continuava a ser colocado em estacadas de madeira ao longo das margens dos rios e, segundo Arrais (2004), ainda eram usados para o aterro da cidade, consolidando a possibilidade de ocupação de novas áreas edificáveis. Diversas são as menções na historiografia (e.g. Arrais, 2004; Menezes, 2016) e nos relatórios sem, todavia, quantificar e/ou localizar exatamente as superfícies criadas como, por exemplo, a camboa¹¹ de Santo Amaro ou, de forma geral, o constante no relatório de Lauro Severiano Müller (1904, p. 511): “Com a exclusão de uma pequena parte concedida a particulares, o material extraído pelas dragas, areias e vasas, foram depositados, como anteriormente, em estacadas construídas pela Comissão em diversos pontos do cais, para servirem de aterro”.

Desde a década de 1870, diversos intelectuais discutiam a ideia de modernização atrelada ao ideal de progresso, de civilização ao mesmo tempo em que criticavam o modelo monárquico e sua origem lusitana com a pecha de atraso (Alonso, 2009). A introdução dos princípios positivistas e a criação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro no ano de 1874 deram vigor a tais ideias, em um momento cujas forças político-econômicas dirigentes almejam inserir o país no cenário mundial capitalista, com a adoção de medidas de reforma legislativa e infraestrutural (Bosi, 2003; Dias, 1994). Contudo, somente após

1889 os diversos projetos de modernização conseguiram sair do papel, tendo à frente os novos “missionários do progresso”, os engenheiros nacionais (Kropf, Herschmann e Pereira, 1996).

Nesse contexto, e sob a justificativa do ponto de vista técnico e comercial, o, agora Governo Republicano solicitou, ao engenheiro Alfredo Lisboa em 1908 a elaboração de um projeto a ser executado mediante nova licitação pública sob a fiscalização de uma comissão montada pelo Governo. Os serviços tinham como meta a construção de quebra-mares, molhes de pedra e cais de atracação, a dragagem geral do porto, além do aterro de áreas próximas para a criação de mais espaços destinados à carga e descarga de materiais, além de construção de sete armazéns devidamente aparelhados, dos edifícios administrativos e outros armazéns exteriores não excedentes. Por fim, “aparelhamentos dos cais com linhas de bitola de um metro, linhas de guindastes de portal elétricos, calçamento e drenagem das ruas” (Almeida, 1908, p. 1241).

Foram recebidas cinco propostas, analisadas por Lisboa, o qual deu parecer a cada uma delas em ofício de 30 de abril de 1908. Das apresentadas, venceu a dos proponentes os engenheiros Demetrio Nunes Ribeiro e Edmond Bartissol¹² (Almeida, 1909). A empresa em questão era a *Société de Construction du Port de Pernambuco* e contou como subempreiteira a *Société Française Industrielle d’Extrême Orient* que trouxe o material de grande capacidade para os serviços de dragagem. Além da construção, a *Société* teve permissão

para explorar comercialmente as atividades portuárias durante a execução das obras.

Enquanto as obras do porto avançavam, os poderes públicos locais iniciaram as ações de desapropriação de diversos edifícios nas imediações da área portuária como parte do projeto de reorganização urbana da cidade. Apenas em 1911, por exemplo, aproximadamente 34 prédios foram demolidos entre as ruas Tomé de Souza, D. Maria de Souza, Torres e Comércio. Outras desapropriações visavam a abertura das Avenidas Central e Marquês de Olinda, em prolongamento das pontes Sete de Setembro e Buarque de Macedo. Realizou-se acordos para desapropriação de sete prédios, mas outros 39 tiveram que ser intermediados pelo juiz seccional. No período anterior, estima-se a demolição de 49 prédios. Nesse considerado grande projeto de renovação, não se resguardaram nem mesmo os espaços religiosos. A Igreja do Corpo Santo (Figura 5) e do Arco da Conceição igualmente foram desapropriados e, posteriormente, demolidos (Seabra, 1911).

A *Société de Construction du Port de Pernambuco*, mesmo diante de diversas paralisações, conseguiu avançar, nos anos seguintes, em direção às necessárias obras estruturais demandadas por aqueles cujos negócios se relacionavam às atividades portuárias. A última revisão contratual estipulava prazo de conclusão para o dia 30 de abril de 1919 e o restante do pagamento à empresa no valor de 18.212.166 francos, o que não ocorreu devido à paralisação dos serviços (Rio, 1920). Em 29 de outubro 1920, após diversos problemas, a Inspeção de Federal de Portos, Rios e Canais encerrou formalmente o contrato, ao mesmo tempo em que o Ministério de Viação e Obras Públicas cedia ao estado de Pernambuco a concessão, exploração e a responsabilidade das obras a serem finalizadas (Rio, 1921). Concluía-se, assim, um largo período de organização estrutural e espacial do porto que não somente alterou significativamente o curso do rio, como também suas margens. Sobremaneira, a própria cidade se espalhou com as áreas de ampliação provenientes dos aterros e das demolições.



Figura 5. Demolição da Igreja do Corpo Santo, 1913. Fotografia de Francisco du Bocage. Brasileira Fotografica. Recuperado de <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/2046>

O porto sob reforma, e com o meio sendo gradualmente dominado, permitiu a entrada de embarcações, cada vez maiores e mais sofisticadas, possibilitando não somente o dinamismo econômico, mas também a circulação de novas ideias, costumes e conhecimentos. O processo que vinha se construindo no decorrer dos anos oitocentistas, agora desvelava uma Recife em busca de se “libertar” das amarras da cidade colonial, além dos inconvenientes ares provincianos. As consequentes transformações de fins do século XIX e início do XX incidiram em praticamente todos os aspectos da cidade. Uma faceta define não somente a alteração do tecido urbano, mas igualmente converge para a criação de espaços bem específicos em finalidade e função para práticas de novas sociabilidades trazidas nos navios que ali aportavam e para quem podia usufruir desses lugares, sejam os de consumo, sejam os de simples contemplação.

Ares da vida “moderna” e os espaços “civilizados” à beira-rio

O relatório de Galvão Filho (1870) e os diversos projetos estabelecidos no decorrer do último quartel do século XIX almejavam não somente dotar a cidade de um porto organizado, mas, sobretudo, o de modernização da própria cidade. Recife, no início do século XIX – estrangulada entre rios, mar e pântanos – era, na visão de cronistas estrangeiros, como Mary Graham (1990) e Louis Tollenare (1978), uma cidade com um belo potencial paisagístico, mas igualmente retratada como local sujo e mal edificado. O desenvolvimento do porto e consequente aumento da atividade comercial permitiria a cidade iniciar o processo de reestruturação urbana, com a criação da Repartição de Obras Públicas (ROP) em 1830, ampliado quando Louis Léger Vauthier foi nomeado para o cargo de engenheiro chefe em 1840 (Silva, 2011).

O esforço resultou, naquele momento, nas palavras de Bianca Cruz Anjos (2020, p. 340) em um processo “que viabilizou o alargamento das ruas, instalação de uma rede de esgoto,

reforma do Porto, preocupações com o saneamento e saúde pública, adoção de novos hábitos e descobertas médicas”. Dentre essas mudanças, verificam-se os atos de interação social dentro de circuitos pessoais mais ou menos homogêneos, para estreitamento de laços afetivos, econômicos e políticos – a exemplo do banho no rio e dos circuitos nos teatros, salões, restaurantes e cafés próximos ao rio e ao porto –, ou seja, novas práticas de sociabilidade e de espacialidades.

Diferentemente do banho de mar, a contraparte fluvial já era adotada desde o século XVIII pelos recifenses para fins de tratamentos de saúde e práticas de cura das enfermidades. O ato, como bem indica Rita de Cássia Barbosa de Araújo (2007, p. 161), se devia ao “saber médico – reconhecido e legitimado pelas autoridades públicas e religiosas e aceito pela elite –, apregoando as virtudes terapêuticas e higiênicas dos banhos de rio e ares campestres, [e] foi o responsável direto e imediato por essa nova forma de aproximação entre a população e os rios”. A expansão da cidade e a intensificação das atividades comerciais concorreram para que setores de maior poder aquisitivo almejassem locais fora da zona urbana. Orlando Parafhym (1978, p. 122) em suas memórias ilustra o costume das elites em ir “veranear em casas construídas não longe do rio. Casarões com excelentes pomares e banheiros fluviais”.

Contudo, no momento em que o ROP iniciou suas ações de melhoramentos em Recife, as margens do Capibaribe sofreram “intensas modificações paisagísticas e habitacionais”. Em parte, graças à abertura de estradas e ao advento dos transportes coletivos, a exemplo dos trens chamados de maxabombas, os grupos de médio e baixo poder aquisitivo começaram a frequentar tais sítios. Essa dinâmica acabou por provocar alterações nas tradicionais práticas de ócio das elites, uma vez que o “deslocamento sazonal da classe média fez com que os rios fossem vistos com outros olhos pela ‘gente endinheirada’, pois a calma e o deleite estético dos arrabaldes foram perdidos” (Anjos, 2020, p. 359). O resultado, como bem observaram Maria Rita

Ivo de Melo Machado e Manoel Correia de Andrade (2007), foi o gradual abandono das estações de veraneio, intensificado pelos problemas ambientais em decorrência da substituição dos engenhos pelas usinas instaladas nas proximidades de suas margens. O processo industrial de produção do açúcar acarretou, assim, na poluição fluvial, “fazendo com que o deslocamento da população citadina, habituadas ao lazer propiciado pelo rio Capibaribe, fosse transposto para as águas salgadas do mar de Olinda” (Machado; Andrade, 2007, p. 8337).

O surgimento de um grupo lastreado pelo capitalismo comercial no século XIX, representado além dos comerciantes, pelos bacharéis e profissionais liberais motivou, naquele momento, a construção de “novos espaços de sociabilidades dentro da capital pernambucana” (Santos, 2019). Esses locais, conforme informa Elisa Brito Santos (2019), paulatinamente, substituíram os salões das antigas Casas Grandes da elite açucareira, em decadência. A criação desses espaços igualmente norteou as propostas de modificação da paisagem urbana para atender aos “anseios civilizadores” dessas elites. Se, remetendo a Arrais (2004), o espaço é usado como a inscrição simbólica dos grupos ali existentes, as ações concretas de reorganização urbana incluíram a remoção de presenças consideradas indesejáveis, tanto em seu aspecto físico como social. Ou seja, acrescenta Toscano (2014):

O novo arranjo político e social clamava por intervenções na paisagem urbana, com os engenheiros como símbolos desse avanço pragmático, pondo em prática teorias higienistas que visavam a livrar as grandes cidades de uma insalubridade tanto física quanto moral. Buscava-se não apenas drenar, aterrar, derrubar e construir, mas também ‘branquear’ a urbe, movendo os pobres, os desvalidos, os loucos, os boêmios, os bêbados, os pretos e outros personagens ‘perigosos’ para uma crescente periferia, abrindo espaço para uma cidade verdadeiramente moderna. (p. 83)

A partir dessa dinâmica de erradicação social e espacial, surgia a criação de outros espaços destinados àqueles grupos, que adotavam novas maneiras de interação, em especial nas áreas e/ou equipamentos públicos ou de uso coletivo, construídos ao longo do século XIX (Figura 6). O Teatro Santa Isabel tornou-se, nesse sentido, um dos mais importantes locais de sociabilidade recifense. Projetado pelo engenheiro Louis Léger Vauthier e inaugurado em 1850, o teatro logo se tornou o local preferido das elites pernambucanas, ávidas pelos espetáculos ali apresentados. Entretanto, o largo do Erário, onde se situava, ainda era um grande areal. Tornou-se praça ajardinada apenas em 1872 sob a denominação de Campo das Princesas e contava com bancos, gradis de ferro decorados e estátuas, além de exuberante vegetação (Silva, 2015). A localização defronte à curva do Capibaribe e ladeado pelo Palácio das Princesas – atual sede do governo do estado –, oferecia aos frequentadores um visual da ilha do Recife e um convite a passeios diurnos e noturnos.

Outro exemplo foi o aformoseamento do Parque 13 de Maio. O local, originalmente denominado camboa do Riachuelo e ilha do Rato, aterrado em 1880, transformou-se em jardim público durante o governo do general Barbosa Lima (1892-1896) e, de fato, inaugurado como parque apenas em 1939 (Ribeiro, 1998). Ali, em 1912, construiu-se o palácio da Faculdade de Direito do Recife. Nas palavras de Ana Rita Sá Carneiro Ribeiro (1998, p. 19), sua criação se deu em decorrência da pressão de diversos segmentos importantes da sociedade recifense desde meados do século XIX, sob o argumento de que “os parques como espaços verdes públicos, contribuíam para a saúde e elevação espiritual das pessoas e para o embelezamento da paisagem das cidades”. Os espaços assinalados são, dentre tantos, frutos não somente do desejo “civilizatório” – eurocêntrico – de transformação física da cidade, mas exprimem, também, as influências da moda, gosto com forte referência à cultura francesa, reforçando submissão a uma lógica eurocêntrica.



Figura 6. Detalhe da Planta da Cidade do Recife, 1906. Nas marcações, alguns dos espaços mencionados ao longo do texto: a. Campo das Princesas/Teatro Santa Isabel; b. Passeio Público 13 de Maio; c. Rua do Comércio; d. Rua da Cruz; e. Rua Nova; f. Zona portuária. Laboratório Topográfico de Pernambuco. Recuperado de http://files.labtopope.webnode.com/200000418-a7cfa8c77/Carta_Recife_ano_1906.pdf Modificado pelos autores.

O ato de frequentar os recém-inaugurados cafés e restaurantes na cidade pode ser visto como mais um modelo de espaços de ócio elitizados. Invenções francesas, esses locais alteraram as formas de se alimentar na cidade. Ao contrário das grandes mesas comunitárias das casas de pasto¹³, das tabernas e das bodegas, os restaurantes tinham mesas menores para famílias e, por isso, havia preocupação em manter o local apropriado, limpo e organizado (Santos, 2019). Já os cafés, eram ambientes considerados mais masculinos, mas, tais quais os restaurantes, incorporavam e ditavam as regras de etiqueta e valores ingleses e franceses de vestuário, gastronomia e comportamento.

Em 1858, um cozinheiro francês conhecido como Auguste fundou o Restaurant Français,

no Cais da Lingueta,¹⁴ área da cidade onde se concentravam hotéis e casas de pasto francesas e inglesas (Toscano, 2014). O restaurante logo se tornou ícone de reunião das elites e bastante frequentado a ponto de, em apenas um ano, se mudar de local – ainda se mantendo na rua do Trapiche – sob nova administração, passando a ser chamado de Hotel e Restaurant da Europa, com vista para o porto e o mar (Santos, 2019). Diversos estabelecimentos foram sendo implantados em diferentes pontos da cidade. Santos ainda menciona, na rua do Trapiche, a existência do Café restaurant du commerce, na década de 1860, e o Restaurante Leite, de 1882 – este, todavia hoje em funcionamento, às margens do rio Capibaribe. Sobre os cafés, importantes locais de encontros políticos e sociais, Santos indica o Café Commercial,

em operação em 1867 no Largo do Corpo Santo, nas proximidades do porto, paragem muito movimentada da cidade. Com relação às confeitarias, igualmente consideradas marcantes à época, se destacou a do Campos, existente já entre 1871 e 1881, na Rua do Imperador que tangenciava o Campo das Princesas.

A virada para o século XX reforçou ainda mais a influência estrangeira em Recife. Toscano (2014, p. 19) a traduz pelo “sentimento de *fin-de-siècle*, uma *béllé époque* muito própria, formada pelos francesismos que se disseminavam cada vez mais e pela modernidade que parecia destinada a transformar a cidade e seus habitantes”. Os restaurantes e cafés se tornaram ainda mais populares, incentivados não somente pela maior possibilidade de interação social, mas igualmente pela probabilidade de se estenderem noite adentro graças, agora, à eletricidade.

Sob o título “A vida Nocturna no Recife”, o Jornal Pequeno noticiava em 16 de setembro 1915 as repercussões da luz elétrica sobre os

hábitos noturnos de uma cidade que adormecia cedo, com poucos cafés em funcionamento até às 22 horas:

não mais dorme; os cafés multiplicam-se assustadoramente e o movimento, em todos eles, durante a noite, é mais intenso do que em qualquer hora do dia. Há então os cafés e restaurantes de luxo, como também os há para a classe média, todos com orquestras boas e más a deleitar ou a ferir os ouvidos da freguesia (A vida..., 1915, p. 3).

O articulista aponta que apenas em uma única rua, a da Imperatriz, havia quatro estabelecimentos que ofertavam comida e diversão para os boêmios: o Etna, o Trinacria, o Helvética e o restaurante do Radiante Club, todos em funcionamento até a madrugada (A vida..., 1915). Para Toscano (2013), diversos estabelecimentos espalhados pela cidade, como na elegante rua Nova (Figura 7) com bares e cafés noturnos, na Rua da Cruz com quatro cafés e em outros recintos tornavam a noite mais um ambiente onde se davam as reuniões da “sociedade” recifense.



Figura 07. Panorama da Rua Nova, com os ícones da modernidade – o bonde e a energia elétrica, 1910. <https://villadigital.fundaj.gov.br/index.php/base-da-villa-digital/iconografia/itemlist/category/19-benicio-dias>

Destaca-se, por fim, as mudanças no cotidiano de socialização nos espaços da cidade, e agora na perspectiva de gênero, a presença feminina, ainda limitada, nesses novos espaços. Antes restritas às tarefas domésticas, as mulheres começavam a usufruir de relativa liberdade e desafiavam os “bons costumes” de uma sociedade conservadora como a Recife da virada do século. Mais tarde, nos anos 1920, apesar de serem impedidas a adentrar em determinados locais, a presença das melindrosas¹⁵ começaram se tornar comum nas ruas e avenidas da cidade (Nascimento e Melo, 2014). Contudo, um destes lugares, em particular, se tornaria lócus privilegiado, os restaurantes. O esforço desses estabelecimentos em criar um ambiente familiar – com a incorporação de itens decorativos como vasos com flores nas mesas com toalhas e serviço completo de jantar em porcelana e cutelaria fina – tinha não somente a finalidade de demonstrar sofisticação, mas de atender o gosto feminino (Toscano, 2014). Homens e Mulheres, portanto, ganharam seus espaços de convivência social e diversão em uma cidade que se desenvolvia a olhos vistos graças ao seu movimentado porto e as melhorias de sua zona portuária, porta de entrada dos importantes visitantes ou de saída de sua compensadora produção.

À guisa de conclusão

Na esfera urbana, a relação entre a área construída e o sítio natural tende a desvelar diversas tensões, em especial quando a tecnologia é inserida como intermediadora. O resultado é uma alteração espacial, criando paisagens híbridas cuja função deve atender a um conjunto específico de interesses antrópicos em detrimento dos impactos produzidos na natureza. Não raro, tais interesses se complementam, reforçando ainda mais a pressão construtiva/destrutiva de uma determinada sociedade. O meio ambiente logo se torna um meio, uma maneira de atender tais prerrogativas.

É possível entender, nesse sentido, a relação entre o porto de Recife e os rios que ali

desaguam, uma força destruidora a ser controlada para que a dinâmica urbana fosse preservada, como mostra o articulista em 1943:

O homem comum, que não somente o técnico, conhece os flagelos que periodicamente tem caído sobre a cidade, ao tempo em que as águas do Capiberibe engrossadas pelas chuvas, ganham volume excessivo e chegam até o Recife, vencendo as margens normais, arrebatando plantações, destruindo habitações pontes e outras obras de arte, vindo até a agitar a vida do porto. (Estudos, 1943, p. 219)

Ao ter os elementos naturais, e sua dinâmica, no cerne dos debates e nas possíveis respostas adotadas para superação dos obstáculos encontrados nas propostas oitocentistas categorizadas em seus estudos, o engenheiro Galvão Filho compreendeu que a observância das características físico-geográficas deveria abarcar uma área maior do que a portuária. Nesse sentido, lança mão de metodologia técnico-científica para estabelecer todas as variáveis e, com base nelas, estabelecer as medidas a serem adotadas.

No entanto, duas questões veem à tona no transcurso dos melhoramentos da área portuária: os custos financeiros e os interesses empresariais. Se, por um lado, era dispendioso executar uma gama variada de obras em área tão extensa, abarcando as instalações e equipamentos necessários ao funcionamento do porto; por outro, muitos profissionais atuavam na esfera privada, agindo como sócios de companhias que usufruíam dos benefícios e dos rendimentos trazidos pela concessão. Isso acontecia até mesmo antes Decreto Imperial de 1869, que regulamentava os permissionários dos portos.

Os projetos resultantes e as ações empreendidas entre fins do século XIX e início do XX focaram os serviços de dragagem e os meios de dispor o material retirado. A solução veio a atender um antigo desejo das elites recifenses por mais áreas de expansão urbana no momento em que esse material foi empregado para aterros ao longo das margens

do rio. Obras de retificação e de construção de molhes de pedra e de infraestrutura portuária complementaram a transformação da foz dos rios em uma paisagem híbrida.

Graças ao uso da tecnologia, como elemento intermediador, se deram as alterações. A dimensão deste processo, portanto, coaduna com a “visada”, nas palavras de José Maria Atencia Paéz (2003 apud Dantas, Ferreira, 2017, p. 9), que “abarca as realizações concretas” as quais incidem “repercussões ecológicas e ambientais (e, portanto, históricas, sociais, coletivas) das decisões tecnológicas”.

Não somente o rio era o berço da cidade, mas todo o ritmo urbano se encontrava estreitamente relacionado seja por meio do abastecimento de água, circulação de pessoas e mercadorias, seja pelas atividades comerciais ou pelas formas de divertimento e ócio ditadas e qualificadas pela própria dinâmica funcional do lugar.

O esforço dos Poderes Públicos e dos seus agentes no melhoramento do porto e a coexistência harmoniosa com rio, em seu aspecto físico-geográfico, encontram, assim, respaldo na própria alteração do modo de viver dos grupos mais abastados da sociedade, elitizando os espaços e as formas de usufruto dessas áreas, inclusive quando necessário, delimitando fisicamente territórios como os gradis ao redor do Campo das Princesas. As áreas menos aformoseadas ou afastadas das benfeitorias, provavelmente, foram destinadas aos que dali ou ali não eram “bem-vindos” ou “desejados”.

Assim, próximo às suas margens e perto dos ancoradouros, os cafés e os restaurantes se tornaram os novos elementos da paisagem e permitiram as elites cidadinas o desfrute e práticas de padrões de urbanidade e sociabilidade europeias. Trata-se de um desdobramento das melhorias urbanas de Recife, o qual iniciava uma série de reformas em sua trama, avançando sobre os manguezais, demolindo “obstáculos” coloniais e criando bolsões de modernidade, como o teatro e as praças, transformações essas testemunhadas pelos seus rios e impulsionada pelo seu porto.

Historicamente, as áreas portuárias geraram movimentos de atração e repulsão. Locais considerados inerentemente comerciais e – até o advento do avião –, ponto de entrada/partida de pessoas e embarque/desembarque de mercadorias, fizeram surgir ao seu redor uma estrutura de suporte que vai além das suas próprias atividades. Trouxeram para as imediações hotéis, pousadas, tabernas, cafés, restaurantes, criando uma rede de apoio e de vivência social nos setores da cidade em que estavam inseridas.

Por fim, pode-se dizer que as mudanças ocorridas pela especificidade das funções portuárias diante da emergência de outros meios de circulação mais convenientes e, em consequência, do afastamento de certos grupos sociais, aliado a pouca atenção dos poderes públicos em ações de valorização do seu legado histórico, levaram a degradação ou abandono dos espaços físicos, livres e construídos, reduzindo o seu papel ativo no cotidiano da urbe. Mais tarde, no entanto, dentro de temporalidades, motivações, espacialidades, repertórios e propostas diferentes, essas áreas ganharam novas intervenções e, principalmente em parcerias entre a esfera pública e a privada, reusadas, surgindo as experiências de Baltimore, Londres, Barcelona e Bilbao (Hall, 2005; Harvey, 2005; Valença, 2016). Essas ações evidenciam um elemento enfatizado nas obras do Recife de fins do século XIX e início do XX: o potencial dos visuais do mar e do rio para o desenvolvimento de (determinadas) atividades econômicas, sociais e culturais na cidade e, portanto, para a dinâmica urbana.

Agradecimentos

Os autores agradecem ao Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo pela disponibilização do acervo físico e digital e ao CNPq pela bolsa de Produtividade em Pesquisa e apoio financeiro concedidos.

Notas

¹ Um dos mais importantes cronistas urbanos de Recife da primeira metade do século XX. Cf. <http://www.mariosette.com.br/>.

² Recife se localiza na costa setentrional do Brasil, Região Nordeste. A cidade gozou de grande poder político e econômico, com atividade monocultora de cana-de-açúcar, em seu auge entre os séculos XVI e XVIII. Cf. Freyre, G. (2010).

³ Do original: “no natural harbours may exist in the nearest line of communication with other countries, or be suitably situated for strategical purposes”.

⁴ A ortografia e a pontuação das citações ao longo deste trabalho foram atualizadas, inclusive os eventuais erros tipográficos e de redação, desde que não comprometessem o entendimento do texto e documentos originais.

⁵ Médico, nutrólogo, geógrafo, intelectual e ativista político, é autor do mundialmente famoso livro “Geografia da Fome”, publicado em 1946. Cf. <http://www.josuedecastro.org.br/jc/jc.html>.

⁶ Fez alusão a personagem da Odisseia, Penélope, esposa de Ulisses que, enquanto tecia o manto de dia, à noite, e às escondidas, desfazia parte do trabalho.

⁷ Charles Neate foi um emblemático engenheiro britânico que atuou na segunda metade do século XIX no Brasil. Poucas informações foram encontradas sobre Christopher Lane. Cf., respectivamente. <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/abs/10.1680/imotp.1912.16849> e <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/abs/10.1680/imotp.1877.22543>.

⁸ Acerca do engenheiro francês; há apenas menções aos serviços solicitados pelo governo imperial e sua atuação em Pernambuco na segunda metade século XIX.

⁹ Sobre a atuação do engenheiro em Recife, cf. Simonini, Y. (2016).

¹⁰ Fundo lodoso do rio.

¹¹ Grafado também gamboa, consiste em um estreito que se enche com a água do mar, na maré alta, e que fica seco, no refluxo da maré baixa

¹² Ribeiro, além de jornalista e político, foi o primeiro Ministro da Agricultura (1889-1890) do período republicano. Bartissol, em 1866, participou das obras do Canal de Suez e oito anos depois acompanhou as obras de construção de estradas de ferro entre Portugal e Espanha e do metrô de Lisboa.

Cf. <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/RIBEIRO,%20Dem%C3%A9rio.pdf> e https://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1995_num_14_2_1771, respectivamente.

¹³ Antiga denominação portuguesa de estabelecimentos que serviam refeições ligeiras acompanhadas de cerveja ou vinho ao longo do dia.

¹⁴ O cais da Lingueta se localizava na Rua do Trapiche, próximo ao cais e ao, o hoje conhecido, Marco Zero da Cidade. Posteriormente denominada Rua do Comércio, em seguida foi destruída e incorporada a Avenida Alfredo Lisboa.

¹⁵ Em inglês, *Flapper*, termo surgido nos Estados Unidos nos anos 1920 para designar jovens mulheres que desafiavam os costumes conservadores da época. São consideradas ícones dos conturbados anos pós Primeira Guerra Mundial. Cf. <https://www.history.com/topics/roaring-twenties/flappers> e, mais especificadamente em Recife, <https://www.redalyc.org/pdf/3381/338130373006.pdf>.

Referências

- A vida nocturna no Recife (1915, 15 set.). *Jornal Pequeno*, ano 17, (211), 3.
- Almeida, M. C. D. P. (1908). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas no anno de 1908* (V. 3). Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Almeida, M. C. D. P. (1909). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas no anno de 1909* (V. 3). Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Almeida, T. J. C. (1877). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da decima-sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. [Rio de Janeiro]: s.n.
- Alonso, A. (2009). Apropriação de ideias no Segundo Reinado. In K. Grimberg e R. Salles, (Org.), *O Brasil Imperial* (volume III: 1870-1889) (pp. 85-118). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Anjos, B. C (2020). É do mar que se avista a cidade: as implicações sociais do uso dos banhos de mar na construção do “novo” Recife. *Hydra*, 4(8), 339-367. <https://periodicos.unifesp.br/index.php/hydra/article/view/10718>
- Araújo, R. C. B (2007). A vida ao ar livre: os banhos de rio, de mar e de sol. *CLIO. Série História do Nordeste* (UFPE), (2), 155-184.
- Arrais, R. (2004). *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. São Paulo: Hucitec.
- Barros, J. A. (2004). *O Campo da História – espacialidades e abordagens*. Petrópolis: Vozes.
- Bosi, A. (2003). O positivismo no Brasil: uma ideologia de longa duração. In L. Perrone-Moisés (Org.), *Do positivismo à desconstrução: Ideias francesas na América* (s.p.). São Paulo: EDUSP.
- Burke, P. (2012). *História e teoria social* (2.ed.). São Paulo: UNESP.
- Camara, J. E. (1875). *A exposição de Obras Publicas em 1875*. Rio de Janeiro: Typ. Acadêmica.
- Conde de Baependy (1869). *Relatorio apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 15 de abril de 1867 na sessão de installlação em 10 de abril de 1869*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos.
- Costallat, B. S, M. F. (1894). *Relatorio Apresentado ao Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas em maio de 1894*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Dantas, G. A. F., Ferreira, A. L. (2017). Horizontes da cultura técnica no Brasil: história, fontes e questões. *Registros*, 13(1), 5-18. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/114>.
- Dias, J. L. M. (1994). Os engenheiros do Brasil. In A. C. Gomes (Org.), *Engenheiros e Economistas: novas elites burocráticas* (pp. 13-81). Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- Estudos sobre o melhoramento do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguam no mesmo porto e meio de removelas, de Raphael Archanjo Galvão Filho (1943, dez.). *Arquivos*, 2(1-2), 219-257.
- Febvre, L. (1992). *Combates pela História*: São Paulo: UNESP.
- Freyre, G. (2010). *Nordeste: Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*. São Paulo: Global.
- Galvão Filho, R. A. (1870). *Estudos sobre os melhoramentos do porto de Pernambuco, causas das cheias dos rios que desaguam no mesmo porto e meios de removelas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- Gomes, A. F. M. (2016). *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. Tese (Doutorado em História), – PPGHIS, UFPE, Recife. <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17416>.
- Graham, M. (1990). *Diário de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: EDUSP.
- Hall, P. (2005). *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Perspectiva.
- Harvey, D. (2005). *Espaços da esperança*. São Paulo: Loyola.
- Herschmann, M. e Pereira, C. A. M. (1994). O imaginário moderno no Brasil. In *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e*

- engenharia nos anos 20-30 (pp. 9-24). Rio de Janeiro: Rocco.
- Jørgensen, D., Jørgensen, F. A. e Pritchard, S. B. (Ed.) (2013). *New Natures: joining environmental history with science and technological studies*. Pittsburgh: University of Pittsburgh.
- Kropf, S., Herschmann, M. e Nunes, C. (1996). *Missionários do Progresso: médicos, engenheiros e educadores no Rio de Janeiro (1870 – 1937)*. Rio de Janeiro: Diadorim.
- Lisboa, A. (1914). A dragagem no melhoramento dos portos e rios navegáveis no Brasil (1907). In A. Lisboa *Estudos de portos de mar ao abrigo de quebra-mares na Europa apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves Ministro da Viação e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Lisboa, A. (1886). Obras de conservação dos portos da provincia de Pernambuco. Relatório apresentado ao Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas pelo engenheiro chefe da comissão (pp. 1-11). In A. S. Prado, *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Lobo, F. P. S. (1866). *Relatorio apresentado a assembléa geral legislativa na quarta sessão da décima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha*. Rio de Janeiro: Perseverança.
- Lucena, H. P. (1873). *Falla com que o exm. Sr. Comendador, abriu a sessão da Assembléa provincial no 1º de março de 1873*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos, 1873.
- Lucena, H. P. (1874). *Falla com que o exm. Sr. Comendador, abriu a sessão da Assembléa provincial no 1º de março de 1874*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos.
- Machado, M. R. I. M. e Andrade, M. C. (2005, 20-26 março). As transformações espaciais e territoriais do bairro de Apipucos na cidade do recife – PE: uma contribuição geográfica aos conceitos de espaço e território. *Encontro de Geógrafos da América Latina*, 8333-8344. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Teoriaymetodo/Conceptuales/24.pdf>.
- Martinez, P. H. (2006). *História Ambiental no Brasil: pesquisa e ensino*. São Paulo: Cortez.
- Melosi, M. (1993). The place of the city in *Environmental History*. *Environmental History Review*, 17(1), 1-23.
- Menezes, J. L. M. (2016). *Mobilidade urbana no Recife e seus arredores*. Recife: CEPE.
- Müller, L. S. (1904). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas em maio de 1904*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Nascimento, A. C. e Melo, A. V. S. (2014). Melindrosas em Revista: gênero e sociabilidades no início do século XX (Recife, 1919-1929). *Hist. R.*, 19(3), 11-31.
- Parahym, O. (1978). *Traços do Recife: ontem e hoje*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura.
- Portela, M. (1870). *Relatorio com quem o Exm. Sr. Dr. Machado Portela passou a administração desta provincia ao Exm. Sr. Dr. Senador Frederico de Almeida e Albuquerque em 5 de novembro de 1869*. Recife: Typ. M. Figueiroa de F. & Filhos.
- Ribeiro, A. R. S. C. (1998). O projeto paisagístico, as funções e o uso dos parques urbanos - o Parque 13 de Maio. *Clio*, 18(1), 17-25. <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/article/view/24773>.
- Rio, J. P. (1920). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado da Viação e Obras Publicas – anno de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Rio, J. P. (1921). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado da Viação e Obras Publicas – anno de 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Santos, E. B. (2019). *Restaurantes e Cafés: os lugares de sociabilidade e gastronomia no Recife na segunda metade do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Católica de Pernambuco, Recife. <https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/16013>.
- Seabra, J. J. (1911). *Relatorio Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do*

- Brazil pelo ministro de estado da Viação e Obras Publicas.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Sette, M. (1945). *Porto do Recife*. [Recife]: Imprensa Oficial.
- Silva, J. M (2015). Um jardim moderno em um sítio histórico: a reconstrução da história da Praça da República e do Jardim do Palácio do Campo das Princesas. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research médium*, 6(2), 80-100 <http://www.seer.ufu.br/index.php/braziangeojournal/article/view/28974>.
- Silva, R. A. (1888). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.* Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Silva, R. A. (1889). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da vigesima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.* Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Silva, S. V. (2011). Quando o Recife sonhava em ser Paris: a mudança de hábitos das classes dominantes durante o século XIX. *sÆculum*, (25), 215-226 <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/14002>.
- Silva, T. M. F. P (1871). *Relatorio Apresentado á Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.* Rio de Janeiro, Typ. Universal de E. & H. Laemmernt.
- Simonini, Y (2016). Um engenheiro inglês a serviço do Nordeste. Sir John Hawkshaw e o porto de Pernambuco, 1874. In M. R. García Hurtado e O. R. Castela (Eds.), *Fronteras de agua: Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)* (pp. 485-498). Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.
- Simonini, Y. (2021). *Sobre portos nordestinos: muralhas chinesas, ancoradouros soterrados e canais da discórdia, 1869 - 1934.* São Paulo: Pimenta Cultural.
- Souza, F. P. (1893). *Relatorio Apresentado ao Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro de estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.* Rio de Janeiro: Typ. Nacional.
- Tollenare, L. F (1978). *Notas dominicais.* Recife: Governo do Estado de Pernambuco/ Secretaria de Educação e Cultura.
- Toscano, F. O (2014). *À Francesa – A Belle Époque do comer e do beber no Recife.* Recife: CEPE.
- Valença, M. M (2016). *Arquitetura de grife na cidade contemporânea: tudo igual, mas diferente.* Rio de Janeiro: Mauad X.
- Vernon-Harcourt, L. F. (1875). *Harbours and docks.* London: Oxford Press.

Yuri Simonini

Historiador. Doutor em História. Professor de Instituição de Ensino Superior Particular. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário do Rio Grande do Norte. R. Prefeita Eliane Barros, 2000, CEP 59014-545, Tirol, Natal/RN, Brasil.

simonini@unirn.edu.br

<https://orcid.org/0000-0002-2025-082X>

Angela Lúcia Ferreira

Arquiteta e urbanista. Doutora em Geografia. Professora de Instituição de Ensino Superior Pública. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia, sala 87, Campus Universitário, Lagoa Nova CEP 59078-970, Caixa postal 1524, Natal/RN, Brasil.

angela.ferreira@pq.cnpq.br

<https://orcid.org/0000-0003-0647-2423>

O porto de Santos: transfigurações planejadas no limiar do século XX

The Port of Santos: Planned Transfigurations in the Threshold of the 20th Century

Sidney Piochi Bernardini

Laboratório de Investigações Urbanas, Departamento de Arquitetura e Construção. Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, Brasil

Abstrac

This paper intends to discuss the context of the reforms carried out in the port of Santos, in São Paulo state, Brazil, since 1892. Attacked by a serious yellow fever epidemic, the city of Santos was pointed by two events from this year: first, the hiring of the north American engineer Estevan Fuertes by the government to prepare a sanitary plan to the city and the institution of the Santos Docks Company as the concessionary of the port, as a result of a polemic competition. The achievement of those works has an interface with the process of urban planning that was succeeded in the next years. The historiographical method considered the potential interface between the records of Economic History and the History of Modern Territorial Planning, which became a fundamental landmark for the expansion of national economic development based on the configuration of a Modern Bourgeois State. The article concludes that the reform and expansion of the port of Santos, between the years 1892 and 1910, were the main motivators for the intervention plans carried out and the subsequent expansion of the city beyond its old urban settlement.

Resumo

Este artigo pretende discutir o contexto das reformas realizadas no porto de Santos, no estado de São Paulo (Brasil) a partir de 1892. Atacada por uma séria epidemia de febre amarela, a cidade de Santos foi marcada por dois acontecimentos a partir daquele ano: a contratação do engenheiro norte-americano Estevan Fuertes, pelo governo estadual, para elaborar um plano de saneamento para a cidade e a criação, no Rio de Janeiro, da Companhia Docas de Santos, como concessionária do porto, fruto de uma concorrência controversa. A realização destas obras tem interface direta com o processo de planejamento que se sucedeu nos anos seguintes. O método historiográfico utilizado considerou a interface presente entre os registros da História Econômica com a História do Planejamento Territorial moderno que se tornou marco fundamental para a ampliação do desenvolvimento econômico nacional a partir da configuração de um Estado Moderno Burguês. O trabalho conclui que a reforma e a ampliação do porto de Santos, entre os anos de 1892 e 1910, foram os principais motivadores para os planos de intervenção realizados e posterior expansão da cidade para além do seu núcleo urbano original.

Keywords: territorial planning, São Paulo, port of Santos, coffee, urban plan

Palavras-chave: planejamento territorial, São Paulo, porto de Santos, café, planos urbanos

1 Introdução e notas metodológicas

A cidade de Santos está localizada no litoral do estado de São Paulo, Brasil. É a cidade, do litoral paulista mais próxima da capital estadual, de mesmo nome (São Paulo), considerada uma metrópole de grandes dimensões e que atualmente abriga quase 10 milhões de habitantes. Santos, transformada em vila litorânea em 1546, tornou-se, desde então, uma localidade importante para as atividades comerciais das capitânicas de São Vicente e de Santo Amaro¹. Desde suas fundações, as duas localidades, Santos e São Paulo de Piratininga, nasceram, portanto, imbricadas na ainda incipiente e fraca produção econômica da cana-de-açúcar, principal produto exportador do Brasil durante os séculos XVI e XVII. A produção de cana-de-açúcar nestes dois primeiros séculos de colonização concentrou-se principalmente no nordeste brasileiro, o que propiciou a primeira base de desenvolvimento territorial em solos brasileiros. A existência, entretanto, de povoados e vilas no interior dessas capitânicas do sudeste demandava atividades de exportação e importação que eram canalizadas para a pequena vila litorânea.

As condições geográficas, entretanto, não eram tão favoráveis já que todo o litoral paulista é dividido por uma longa barreira física que o separa do chamado planalto paulista, denominada “Serra do Mar” – uma cordilheira de montanhas que eleva o terreno litorâneo a aproximadamente 700 metros de altitude. Essa barreira natural, embora relevante para determinar as condições dos fluxos comerciais das localidades do planalto com o único porto então existente, não determinou o isolamento de Santos e outras localidades presentes no litoral. Ao contrário, foram progressivamente superadas com a construção de estradas por onde trafegavam as chamadas tropas de muares, transpondo o aclave abrupto da serra e estreitando as relações do planalto com o litoral.

O porto de Santos, que se formou como um pequeno entreposto de embarque e desembarque de navios europeus, permaneceu

como a principal porta de entrada e saída de pessoas e produtos durante os cinco séculos, desde sua criação, passando a se tornar o principal porto do sudeste brasileiro com o deslocamento das atividades econômicas advindas da produção do café. O promissor desenvolvimento econômico que impulsionou e alavancou as províncias² desta região sudeste no século XIX, em especial a província de São Paulo, intensificou o movimento portuário e a proeminência de Santos no cenário agroexportador. Somente na segunda metade do século XIX, entretanto, é que as infraestruturas necessárias para dar cabo ao extensivo desenvolvimento deste movimento comercial foram implementadas, tendo como marco principal, a inauguração da estrada de ferro que ligava o interior da província ao litoral, passando pela cidade de São Paulo. A S. Paulo Railway Co., de capital inglês, impulsionou as condições para os fluxos de mercadorias e pessoas, mas não resolvia um outro gargalo que eram as precárias e já obsoletas instalações portuárias. As reformas do porto, que só aconteceriam no início da Primeira República brasileira (1889-1930), estavam associadas a mudanças também significativas no desenvolvimento urbano da cidade, conduzidas a partir de planos de expansão que foram desenvolvidos neste limiar de séculos.

Este artigo tem por objetivo apresentar um breve panorama histórico da modernização do porto de Santos na sua interface com as obras de saneamento e de expansão da cidade até os primeiros dez anos do século XX,³ ainda hoje considerado o maior complexo portuário da América Latina. Estas reformas, que começaram a ocorrer a partir de 1892, não podem ser entendidas apenas como uma ação tangível ao desenvolvimento econômico do estado de São Paulo, questão que evidentemente explica as iniciativas postuladas pelos mais diversos agentes interessados nestas intervenções. A ampliação do capital comercial e o desdobramento da acumulação capitalista oriunda dos quatro séculos anteriores foram determinantes para a diversificação do capital e o estabelecimento

de frações de classe em combinação aos efeitos complexos da economia cafeeira, como demonstra Wilson Cano (1981). O afluxo de capital advindo do modelo agroexportador elevou as condições organizacionais para a criação de companhias e empresas que se ligariam às iniciativas infraestruturais demandadas pelo governo republicano. Mas, a compreensão dessas iniciativas como eixos da industrialização brasileira deve colocá-las como interdependentes à chamada fração hegemônica do capital cafeeiro, vinculada ao capital estrangeiro (Perissinotto, 1994). Assim, premissa que rege este trabalho parte da constatação de uma conjunção de fatores que elevaram as possibilidades de investimentos e exploração dos meios mais diversificados, permitindo ao grande capital expandir

suas frentes de atuação. Nesse contexto, as tantas iniciativas de reformas portuárias associadas também aos projetos de reforma urbana que ocorreram em várias localidades brasileiras, e não só em São Paulo, contribui para a compreensão de que as demandas foram criadas a partir da transferência de tecnologia e conhecimento em sintonia com a ampliação cada vez mais acirrada dos intercâmbios com outros países. Pesa sobre essa História, a incisiva e dinâmica atuação das companhias estrangeiras interessadas em expandir suas bases de consumo, reunindo de materiais e equipamentos necessários aos aportes de infraestrutura a todo um arsenal de conhecimentos e serviços colocados à disposição dos governos interessados.



Figura 1. Imagem de satélite da área insular de Santos com indicação da faixa portuária. Google Earth

O método historiográfico utilizado neste trabalho considerou a interface presente entre os registros da História Econômica que, de forma pioneira e contundente, explicaram, desde os anos 1980, a configuração dos agentes econômicos em São Paulo e suas organizações corporativas, com a História do Planejamento Territorial moderno que se tornou marco fundamental para a ampliação do desenvolvimento econômico nacional a partir da configuração de um Estado Moderno Burguês⁴. Ao tomar de empréstimo a análise realizada por Bernard Lepetit (2001) sobre as mudanças na abordagem historiográfica a partir, principalmente, dos *Annales*, a ideia da recomposição dos territórios como forma de rearticular os vários componentes da vida social, antes identificados como estratos disciplinares distintos, é um dos veios tomados para as reflexões e formulação da narrativa que, ora, se consubstancia nessas interfaces. Em tempo, afirma Lepetit:

Dois pressupostos parecem suficientes para permitir o acesso à totalidade histórica: o questionamento dos recortes tradicionais conforme os quais a ciência histórica analisava o passado (o econômico e o social separadamente, por exemplo) e a descompartimentação intelectual dos saberes. O essencial da reflexão metodológica dos historiadores engajados no movimento seria em seguida mobilizado por esse esforço de recomposição dos territórios. Eles encontravam aí o fundamento de seu dinamismo e de sua fortuna, e parecia que o resto vinha por acréscimo. (Lepetit, 2001, p. 196)

Ao tratar do momento da formação do Estado Moderno Burguês, parece evidente que a consolidação do “sistema-mundo modernocolonial” (Haesbaert e Porto-Gonçalves, 2006), enquanto esferas independentes e suas conformações institucionais configuram a base mais explícita e contundente das transformações que se sucedem nos projetos de Nação subjacentes, evidenciando o papel dos seus territórios. A História da Modernidade é, portanto, uma História Territorial, como compreende Rogério Haesbaert e Carlos

Walter Porto-Gonçalves (2006) ao identificar o sistema-mundo como um sistema do colonialismo e imperialismo de origem europeu. Pensar o território como delimitação física, no âmbito da expansão mundial do capitalismo leva a considerar a sua condição relacional, inserido em um conjunto de relações histórico-sociais, mas também no sentido de incluir uma relação complexa entre processos sociais e espaço. Sua posição relacional indica, além disso, o seu aspecto temporal apresentado pela fluidez, movimento e interconexão, outro elemento da análise (Haesbaert, 2004). É possível pensar, inclusive, conforme propõe Daniel Hiermaux Nicolás (1998), em um espaço / tempo do fordismo em que a conquista de mercados implica a expansão temporal sobre espaços lineares ou progressivamente articulados. A materialidade presente nos territórios, resultado da atuação incessante dos agrupamentos humanos é, em grande medida, produto histórico, como aponta Milton Santos:

À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades, etc.; verdadeiras próteses. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada. (Santos, 1996, p. 51).

Diante desses pressupostos metodológicos, a pesquisa buscou contemplar, a partir do caso do porto de Santos, elementos que realçaram a efetividade do projeto modernizador burguês, tendo como base o contexto social e econômico determinado pelos novos arranjos institucionais do Estado Moderno. Assim, a análise da documentação levantada se deu sob a luz desta conformação social apresentada pela literatura, concentrada nas principais obras de referência da História Econômica Paulista. A revisão de literatura, portanto, se insere, neste caso, exclusivamente às principais obras de referência para o cruzamento com os achados na documentação primária investigada.

Ao tomar, neste sentido, a vinculação dos agentes de mercado e o Estado, promotor e catalisador das transformações territoriais, esse trabalho abarcou, como principal acervo documental, os relatórios de gestão dos órgãos governamentais local e estadual, com primazia para este último, já que a análise se centrou na abrangência de todo o território paulista e não exclusivamente sobre a cidade de Santos e de seu porto.

2 A expansão do território paulista

A História Econômica do Brasil privilegiou os chamados ciclos de desenvolvimento como base explicativa para a formação social e econômica da Nação. Estes ciclos possuem um componente territorial importante já que se estabeleceram em diferentes regiões do país: na produção da cana-de-açúcar na região nordeste, nos séculos XVI e XVII, na mineração do ouro e diamante nas regiões centro-oeste e sudeste, no século XVIII, e na produção do café, na região sudeste nos séculos XIX e XX. Embora reducionista, já que outros produtos também tiveram protagonismo em regiões diferentes, estes três produtos ganharam ênfase na constituição do Brasil como centro agroexportador.

A obra clássica do economista Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil* (2002), ressalta a importância da colônia no âmbito da expansão comercial europeia que se deu já a partir do século XVI, em que a oportunidade de abastecer o continente com os produtos primários determinou a formação da chamada empresa agrícola, com uma organização social própria absolutamente dependente do mercado exportador. Essa condição de dependência estruturou a base de desenvolvimento brasileiro, sendo utilizada, por alguns autores, incluindo Furtado, para explicar as razões do seu subdesenvolvimento. Durante os quatro séculos que se seguiram após o descobrimento, a economia de base escravista foi definindo processos de urbanização, no estabelecimento de redes de vilas e cidades (Reis Filho, 2001). A expansão

da cultura cafeeira, na segunda metade do século XIX foi seguida por mudanças importantes, culminando na formação do Estado moderno burguês, contemplando o trabalho assalariado e a incorporação de novas tecnologias no processo de produção. No final do século XIX, o estado de São Paulo passou a ter um protagonismo neste contexto.

O sucesso da economia agroexportadora do café abriu frentes para o desenvolvimento territorial do estado de São Paulo sob moldes arrojados e vinculados à Segunda Revolução Industrial em curso na Europa e nos Estados Unidos. O Brasil desloca sua frente de expansão econômica para São Paulo nas décadas finais do século XIX, organizando todas as suas medidas cambiais de forma a dar vazão ao principal produto de exportação. Toda esta política estava condicionada a uma aposta de que a economia se pautaria pelas atividades primárias ligadas principalmente ao café e sua difusão como principal mercadoria além-mar. Por sua vez, a acumulação que se processava desde os séculos anteriores e se canalizava para São Paulo no final do século XIX, comporia uma frente de expansão do capital que não se restringiria às fazendas de café, permitindo sua diversificação e utilização na indústria nascente. No âmbito dessas frentes expansionistas, a implantação das redes de infraestrutura no estado de São Paulo estabeleceu um duplo significado para a burguesia agroexportadora. Por um lado, representava as condições mínimas para viabilizar a expansão do produto e isto só poderia se dar sob bases territoriais. As localidades municipais, neste caso, eram meros conectores da política econômica expansionista e exerceriam papéis exclusivamente articuladores do desenvolvimento territorial. Por outro, eram em si, objeto de disputa e de investimentos, estabelecendo-se como foco para a diversificação do capital ampliado e postulando o complexo industrial que se mostrava promissor diante dos sucessos atingidos com as práticas de produção e exportação. As ligações territoriais e o estabelecimento das várias localidades estratégicas ingressariam na era das

modernizações corroboradas pela tecnologia moderna, transformando os territórios por onde passava.

Considerando o cenário econômico promissor, o chamado grande capital cafeeiro e sua fração internacional tiveram peso enorme nesta configuração. Autores como Francisco Foot Hardman (1982), Wilson Cano (1981), Nícia Vilela Luz (1978), Edgar Carone (2001), Warren Dean (1991) e Flávio Azevedo de Marques Saes (1986) evidenciaram os arranjos e os conflitos que se sobrepujaram na esteira dos investimentos advindos de processos de acumulação anterior. Na análise de Cano (1981), há uma complexa trama econômica que gravitou em torno do núcleo rural cafeeiro. As raízes da concentração industrial em São Paulo estão no que ele denominou de complexo cafeeiro paulista, levando a uma independência estre as duas atividades. Com a queda da lucratividade média da cafeicultura, criavam-se condições para que parte dos lucros cafeeiros fossem investidos em outros segmentos complexos como bancos, estradas, usinas e um cenário de profundas oscilações. Luz (1978) também evidenciou este cenário de profunda instabilidade, muitas vezes resultante das próprias políticas e arranjos institucionais que entravavam uma intensificação da base industrial.

Há que se notar, entretanto, que para uma burguesia enquadrada nas matrizes modernizadoras, vinculadas ao capital estrangeiro, a diversificação era um caminho claro para a sua reprodução. Saes (1986) evidenciou os aspectos internos da diversificação, que implicavam em medidas específicas de benefício das novas atividades urbanas. Maurício Font (1988) também tratou dessa diversificação, para quem, já a partir de 1920, agregava novos tipos de produtores, intermediários e financiadores antagônicos ao sistema vigente caracterizado pelas antigas relações de produção, que incluía apenas o plantador e o comissário de café, por exemplo. Renato Perissinotto (1994), ao identificar as frações de classe, demonstrou como se consolidou o grande capital cafeeiro e os conflitos com os setores

da lavoura. O rompimento entre estas frações, a partir da década de 1890, levaria à formação da burguesia e consolidação de uma fração hegemônica. A fração autônoma, representada pela burguesia industrial e a fração hegemônica no bloco de poder, representada pelo capital estrangeiro, evidenciavam, primeiramente, as variantes das políticas adotadas e mecanismos econômicos que interessavam à burguesia, como política cambial e manutenção das tarifas altas no setor ferroviário, que representou a partir da década de 1890, o principal investimento para além da fazenda de café.

No âmbito governamental, não foram poucos os esforços nutridos por uma política econômica lastreada em uma política de desenvolvimento territorial. Com o advento da República e a instalação de um Estado federativo, a autonomia (política e econômica) dos estados davam-lhes a possibilidade de estabelecer novos vínculos nesta configuração do grande capital cafeeiro e suas frações. No caso do estado de São Paulo, que já se tornava o mais rico da federação, as condições para dar vazão aos movimentos do capital eram mais que adequadas. Para além de garantir as condições de infraestrutura básicas, o governo estadual paulista se mostrou um exemplar parceiro para esta reprodução, aliando conhecimento técnico e investimentos vultosos em um aparato que significou mais do que a salvaguarda do principal produto de exportação. A concentração destes esforços em três localidades do estado: Santos, São Paulo e Campinas foi a ponta de lança desta estratégia.

No caso da cidade de São Paulo, a ocupação urbana vinculava-se a um amplo e lucrativo modo de reprodução do capital, na esteira de investimentos que giravam entre o meio rural e urbano com facilidade. Os créditos fáceis concedidos e o desenvolvimento capitalista mais bem enquadrados e impulsionados pela República, aproximaram os meios rural e urbano, aumentando o universo dos investimentos para além da fazenda de café. Uma parte deste fluxo de investimentos se dirigiu à intensa valorização imobiliária e

o fracionamento irrestrito de terras através dos loteamentos urbanos que se espalharam rapidamente nos últimos anos do século XIX.

Campinas já era o terceiro município mais importante do estado, depois da capital e Santos. Não só por seu pioneirismo na produção cafeeira do oeste paulista, mas por se tornar, já na década de 1880, um centro irradiador das principais ferrovias (Paulista e Mogiana)⁵ para as regiões norte e nordeste do estado. Ao se definir como centro irradiador, Campinas era a boca do funil, na ligação com Jundiaí por meio da Ferrovia Paulista e de Jundiaí a Santos via São Paulo Railway Co. Esta situação de centro lhe proporcionou uma intensificação das atividades urbanas comerciais e industriais, além das atividades financeiras, com a criação de bancos.

Já Santos pode ser considerada uma exceção no contexto da urbanização do estado de São

Paulo na Primeira República. Não só porque estabeleceu uma relação umbilical com a capital, com o seu porto, como pela posição territorial estratégica, com a implantação da infraestrutura ferroviária e sua ligação com todo o estado após o desenvolvimento da cultura cafeeira no oeste paulista. A instalação, sob concessão do Governo Imperial, da São Paulo Railway Co., ainda em 1867, evidencia um posicionamento do governo da União direcionando a ocupação da cultura cafeeira pelo oeste paulista, principalmente após a promulgação da lei de Terras, em 1850⁶. O fato de Santos abrigar um porto que, desde o último quartel do século XVIII teve intensas atividades de exportação de mercadorias, definiu a sua configuração como cidade, não voltada somente para as funções comerciais locais, mas também para as funções administrativas das atividades exportadoras e de manutenção do porto em um contexto territorial brasileiro.



Figura 2. Mapa do estado de São Paulo de 1897 mostrando as principais linhas ferroviárias e indicando as três localidades estratégicas do estado: Campinas, São Paulo e Santos. São Paulo, 1898.

3 A Companhia Docas e as obras do porto de Santos

Quando foi inaugurada a ferrovia Santos Jundiá (S. Paulo Railway Co.), permitindo estabelecer o desejável fluxo de mercadorias, essencialmente formado por sacas de café, Santos era uma cidade pouco desenvolvida, mas já possuía o único porto no estado capaz de receber os navios que atracavam diariamente para levar o produto ao resto do mundo. A enorme expansão do produto nas frentes pioneiras do oeste paulista não possuía um sistema de transporte eficaz, com uma única estrada de ferro para mandar ao exterior toda a produção e, muito menos, um porto adequado para as atividades comerciais e exportadoras. Uma foto, de 1890, do famoso fotógrafo Marc Ferrez dava um panorama da

aparente precariedade e a estrutura acanhada do porto, que já era um dos maiores em termos de tráfego no país. Os trapiches que se alçavam ao mar, de madeira, eram não apenas inseguros, mas insuficientes para o número de embarcações que aqui chegavam.

O ano de 1892 marcou dois acontecimentos importantes neste contexto. Por um lado, o governo estadual, por meio da Secretaria do Interior, contratou o engenheiro Estevan A. Fuertes, Professor da Universidade Cornell, nos Estados Unidos, para elaborar um plano de saneamento para a cidade e, por outro, houve, no Rio de Janeiro, a criação da Companhia Docas de Santos, sucessora da Gaffrée, Guinle e Cia., como concessionária das obras do porto da cidade. Não sem coincidência, esses dois episódios estavam

34

Figura 3. O porto de Santos em 1890. Instituto Moreira Salles – coleção Marc Ferrez (<https://ims.com.br/titular-colecao/marc-ferrez/>)

interligados, mesmo vinculados a duas esferas diferentes do governo. O aparente afinamento entre governo estadual e governo federal apenas revelava que se tratava de uma obra de infraestrutura bastante lucrativa e de peso para o grande capital cafeeiro. De um aspecto, inscrevia-se o acordo burocrático para a exploração daquele que se tornaria o maior porto do Brasil e de outro, buscava-se soluções técnicas condizentes para viabilizar a sua reforma e ampliação.

A concorrência para o porto, que permitiu à Companhia Docas estender o seu monopólio sobre os serviços alfandegários, foi polêmica. É claro que essa monopolização seguia, em certa medida, uma política de desenvolvimento comercial no âmbito do modelo agroexportador. A modernização dos portos brasileiros, a partir da década de 1870, veio acompanhada pela criação de um novo ordenamento jurídico que possibilitou implementá-la ainda no Império (Honorato, 1996). Havia claro esforço para que o Estado efetivasse o domínio sobre as terras da marinha, tornando-se proprietários destas para posteriormente concedê-las a particulares. Delineava-se o modelo de parcerias que tanto explicaram a forma de exploração das propriedades públicas.

Até a década de 1870, o Estado exercia controle alfandegário sobre o regime de exportações e importações, melhorando o funcionamento das alfândegas, sem pretender, entretanto, instalar um novo modelo portuário. Com o aumento do movimento marítimo os portos tiveram suas capacidades esgotadas (Honorato, 1996). A instituição do Decreto Federal 1.746, de 13 de outubro de 1869,⁷ permitiu que os portos brasileiros comesçassem a ser reformados e tiveram aumento de sua capacidade, já que este decreto autorizava o governo a contratar a construção de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias.

Em Santos, já no início da década de 1870, o aumento das exportações levou o governo federal a concentrar esforços para a reforma de seu porto, determinando que, em 1879, o Ministério da Agricultura enviasse o engenheiro

William Minor Roberts e sua equipe para a cidade no intuito de elaborar um projeto para a nova área portuária. A Associação Comercial da cidade já vinha solicitando esta reforma há tempos, sem que houvesse interessados suficientes para investir o montante necessário para aquela reformulação, ocorrido apenas em 1885, quando o governo publicou os editais para a concorrência das obras. A polêmica quanto à escolha dos concessionários dos serviços estava na monopolização, condição, aliás, importante para levar a cabo tal empreendimento, que exigia concentração de recursos financeiros. O grupo Gaffrée, Guinle e Cia., que reunia as maiores fortunas do país, foi o vencedor. Ao unir seus capitais, criaram a Companhia Docas de Santos.

A participação da iniciativa privada nesses projetos representava uma forma de desenvolver cidades que tinham função estratégica na malha agroexportadora. Portos modernos exigiam cidades modernas e livres de epidemias cujo traçado modernizador dos portos estava associado ao seu planejamento urbanístico. Esses projetos de remodelação urbanística reverberaram na reforma de praças e na abertura de avenidas. Assim foi o caso de Vitória, com a construção do novo arrabalde (Leme, 1991) e Salvador, com o projeto inicial do porto, que já previa dois quebra-mares e um novo loteamento que ocupava o trecho do aterro conquistado ao mar. Entre 1905 e 1930, vários projetos acoplaram-se às ampliações subsequentes, dando origem a retificações, alargamentos, alinhamentos e abertura de ruas (Leme, 1991).

Em Santos, a reforma portuária relacionava-se à adoção de medidas sanitárias, pertencendo a uma mesma agenda reconhecida por ambos os governos. Curioso notar que a Companhia Docas, depois que passou a atuar na cidade, atribuiu a si mesma os efeitos saneadores da cidade por considerar que as suas obras extinguiriam os focos epidêmicos de febre amarela. Porém, preocupada com a ameaça constante ao movimento comercial do porto, insistia que enquanto se dispunha a resolver o problema com as obras, a municipalidade nada fazia para debelar a crise. Ao denunciar

a morosidade do poder público em solucionar o problema do lançamento das águas fecais no sistema construído pela Companhia, amplificava para o conjunto de agentes envolvidos nas reformas de Santos que se tratava de uma ameaça sobre a qual não tinha nenhuma responsabilidade.

4 A contratação do engenheiro Estevan A. Fuertes e o saneamento da cidade de Santos e de seu porto

A cidade de Santos, no final do século XIX, era considerada um foco de transmissão da epidemia de febre amarela, diante do alto número de mortes que vinha colecionando. Entre 1889 e 1900, morreram na cidade, segundo as estatísticas oficiais, 7.499 pessoas vitimadas pela doença (Gitahy, 1992). Nesses anos de alta contaminação, as causas ainda não eram conhecidas, mas algumas teorias já explicavam que a relação entre os meios naturais (ar, água, solo) e a presença de germes determinava a disseminação da doença, pelos meios infectados.⁸ Assim, essa relação causal era, no limite do conhecimento existente até então, problema a ser perseguido. A água era considerada o elemento, em especial, mais contagioso e, onde se encontravam as bactérias propagadoras de doenças, a partir dos relatos de engenheiros da época.⁹ Certo é que o conhecimento sobre o cólera e sua relação com água já inspiravam as investigações que se faziam e as explicações para o alastramento das demais doenças epidêmicas. A questão estava exatamente nos dejetos que eram lançados nas águas pelos enfermos e a preocupação focalizada na questão dos meios foi determinando, desde então, a atuação dos engenheiros como profissionais que se lançavam a propor medidas construtivas de forma a “limpar” os ambientes infectados e promover o afastamento de seus elementos do convívio das pessoas. Mas, os outros meios propagadores, como o ar e o solo também eram vistos como focos de contágio, o que definia um conjunto de medidas ainda não diretamente relacionadas com as obras de saneamento.

Durante muito tempo, as medidas sanitárias foram adotadas de forma a mitigar os efeitos contaminantes de acordo com os conhecimentos que a ciência médica fornecia e isso orientava as ações realizadas pelos governos de âmbito estadual e municipal. Ainda que ambas as esferas estivessem empenhadas em intervir na cidade de Santos, havia uma aparente desarticulação das políticas desenvolvidas denunciadas pela dificuldade em tratar o problema de forma sistêmica. A política sanitária, via governo estadual, que estava sendo desenvolvida desde os anos anteriores à instalação da República, se resumia a medidas de desinfecção e isolamento, além de ostensivas medidas de polícia sanitária que procurava corrigir situações de insalubridade nos domicílios, expulsando moradores de porões infectos e mal ventilados (Gambeta, 1988). Do ponto de vista das obras sanitárias, a Câmara Municipal tinha poucos recursos para realizar qualquer tipo de intervenção, embora já tivesse uma agenda de melhoramentos localizados e que estavam, desde os primeiros anos da República, sendo cogitados. O Presidente da Câmara Municipal se pronunciava, em 1891, afirmando a necessidade de prolongar as obras do cais até o bairro de Paquetá, que se justificava, entre outros argumentos, para a higiene da cidade na sua relação com o porto, por ocasião das marés baixas e a fermentação dos detritos expostos aos raios solares; para facilitar o movimento de carga e descarga de mercadorias; pela necessidade de construção de um mercado de peixes e pelo embelezamento da parte leste da cidade (Santos, 1891).

Os governos federal e estadual, interessados em desenvolver as obras portuárias, entendiam que as intervenções deveriam ir além de uma simples reforma pontual, devendo abranger a área já urbanizada a partir da implantação de sistemas de saneamento que auxiliassem no enfrentamento das doenças. A contratação do engenheiro Estevan Fuertes, em 1892, pelo governo estadual, vinculava-se a esta estratégia. Professor da Universidade de Cornell, nos Estados Unidos, Fuertes já era



Figura 4. Projeto dos coletores de águas pluviais do plano elaborado por Estevan Fuertes. São Paulo, 1895.

conhecido de ex-alunos egressos daquela instituição que também atuavam em órgãos do governo estadual. O seu plano, desenvolvido entre 1892 e 1894 estabeleceu um conjunto de medidas sanitárias e obras de saneamento que abrangiam toda a área insular, indicando, pela primeira vez, a necessidade de expandir o sistema para além da área já urbanizada. De qualquer modo, isso não significava ainda uma proposta de expansão urbana ou de sua viabilização, mas tão e somente, de permitir uma efetividade do sistema sanitário de forma abrangente.

Muitas das orientações contidas nesse plano não foram efetivadas no tempo necessário, dado o acelerado processo de expansão das obras portuárias. Objeto de muitas controvérsias envolvendo vários engenheiros que passaram pela Comissão de Saneamento estadual, como os engenheiros João Pereira Ferraz, Theodoro Sampaio e José Pereira Rebouças, o plano Fuertes acabou sendo tomado apenas como um receituário de medidas emergenciais e de limpeza, ainda que tenha servido de inspiração para a proposta

formulada pelo engenheiro Saturnino de Brito em seu plano de saneamento, como se verá a seguir. De qualquer forma, Fuertes considerava, em seu relatório, que o problema do porto era uma das causas das epidemias na cidade. Embora tenha levado em conta as várias opiniões divergentes quanto às causas, acolhendo-as, destacava a questão do atravancamento do porto como um dos grandes focos de propagação da doença.

O engenheiro chegou a citar o relatório do engenheiro Wilnor Roberts, que já apontava esta problemática. O relatório da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de 1892, também associava o plano de saneamento da cidade ao problema do porto, mas o relatório da Secretaria do Interior afirmava que o saneamento de Santos fazia parte de um plano maior, que abrangia as diversas localidades do Estado, visando melhorar o estado sanitário para evitar as “febres de mau caráter no verão” e sanear as cidades, o que exigira anos de trabalho (São Paulo, 1893). Fuertes enfatizou a necessidade de realizar as obras de esgoto,

embora também as reforçasse como mais um componente das ações abrangentes de caráter sanitário, buscando enfrentar desde a adoção de regras de conduta a sistemas construtivos adequados. Visualiza-se, a partir dos apontamentos de Fuertes os primeiros sinais de um plano compreensivo e de caráter sistêmico que oferecia um conjunto de componentes interligados e voltados ao saneamento. Às medidas que procurava inscrever nas suas propostas, associava também um conjunto de regras que ele insistia que fossem regulamentadas em um Código de Higiene Estadual, o que se efetivou com a promulgação do Código Sanitário de 1894. Um plano tão abrangente, entretanto, esbarrava em problemas orçamentários, evidenciados pelo posicionamento do engenheiro João Pereira Ferraz, então chefe da Comissão de Saneamento ao explicar a motivação principal do documento quanto aos objetivos vislumbrados para as obras do porto:

Carece, todavia que o governo, resolvido a levar a cabo cometimento de tão grande monta e de tão alta significação para a salubridade do principal porto marítimo do Estado, envolvendo-lhe o crédito e a prosperidade, se ache munido dos recursos pecuniários, que são necessários e que não acham compreendidos no orçamento de despesa, voltado para o exercício presente. (São Paulo, 1894, p. 59)

O discurso do engenheiro Ferraz acima denunciava uma intenção não verdadeiramente lastreada em recursos necessários para a implementação do plano em toda sua abrangência. Ao mesmo tempo em que as obras do porto eram uma demanda do governo federal, para as quais outorgara uma concessão à Companhia Docas, eram vistas, no âmbito do governo estadual, como componentes de um arranjo maior, para o qual concorria o saneamento de toda área insular, conforme indicava o engenheiro norte-americano. Essa declaração demonstra também que não havia disposição do governo em aplicar recursos em obras sem antes realizar um plano. A constatação da extrema insalubridade da cidade afastava um cenário

desejável a curto prazo. Santos, ao mesmo tempo em que tinha potencial para se tornar a cidade com o principal porto do estado, era das mais difíceis de se intervir, tornando-se, com o tempo, uma cidade a ser evitada.

Um relatório de 1893 escrito por Theodoro Sampaio, engenheiro consultor do Serviço Sanitário do estado, descrevia bem o pensamento vigente a respeito de Santos. Indagado sobre a melhor localização para uma Hospedaria de Imigrantes na cidade, o engenheiro observa as más condições locais para recebê-los, caracterizando-a como foco de contágio. Para o engenheiro, caso fosse inevitável deixar os imigrantes pernovernarem na cidade ao desembarcarem, cuidados higiênicos deveriam ser tomados, preferindo-se, outrossim, embarcá-los imediatamente após o desembarque dos navios, estabelecendo-se horários de partida dos trens para São Paulo compatíveis com as chegadas dos navios, de modo a evitar a estadia na cidade (São Paulo, 1893).

Havia claras evidências, apontadas por todos os engenheiros brasileiros envolvidos que as obras do porto, de forma isolada, sem integrá-las ao saneamento da cidade como um todo, seriam ineficazes para dar o status necessário ao porto que se pretendia outorgar-lhe, na ampliação dos fluxos de pessoas e mercadorias. Ficava cada vez mais evidente que havia um atraso para dar cabo a todas as obras de saneamento necessárias. O plano vinha, assim, a reboque da urgência cada vez mais premente de dar uma solução mais firme à crise sanitária. Nem recursos para a sua implantação tinham sido viabilizados, conforme apontou o engenheiro Ferraz em sua manifestação. O dilema que se colocava entre as duas esferas governamentais indicava não só as contradições de competências, mas também o desarranjo institucional que punha em xeque as reais possibilidades de se atingir os objetivos preconizados em termos econômicos. Revela-se, assim, que mais do que isso, a intenção do governo federal direcionava-se a fazer fluir os interesses da Companhia que acabava de vencer a concorrência para as obras do porto.

Diante destes impasses, o Governo estadual não via outra saída senão levar para a frente as medidas e as obras necessárias ao saneamento de Santos, cujo direcionamento já vinha sendo dado a partir dos primeiros esboços do plano Fuertes. Esta conduta técnica indicada em seu plano orientou a elaboração de um conjunto de outros planos que foram sendo desenvolvidos na sequência, todos, entretanto, já vislumbrando a expansão da cidade com sistemas de arruamentos que chegavam até a orla da praia em sintonia com iniciativas do município na abertura de avenidas para estruturar esta ligação. O direcionamento dado pelo governo, nos anos seguintes, tendo em vista que as obras do porto já estavam adiantadas, foi no sentido

de viabilizar as obras de saneamento em concomitância à expansão da cidade para além do seu núcleo central. A figura a seguir mostra que, já em 1897, a Companhia Docas começava a executar o aterro junto à região de Outeirinhos, projetando-se ao estuário que permitiu expandir as instalações do porto e seus armazéns. Neste sentido, o governo passou a priorizar, em termos de investimentos, as cidades de Santos e São Paulo, em detrimentos de outras localidades do estado, que deixaram de receber recursos, continuando, anos depois a executar grandes obras de infraestrutura sanitária com intuito de fazer da cidade mais uma localidade condizente com a importância de seu porto.



Figura 5. Planta da cidade de Santos e seus arrabaldes, mostrando a linha de aterro da Companhia Docas na região de Outeirinhos. São Paulo, 1897.

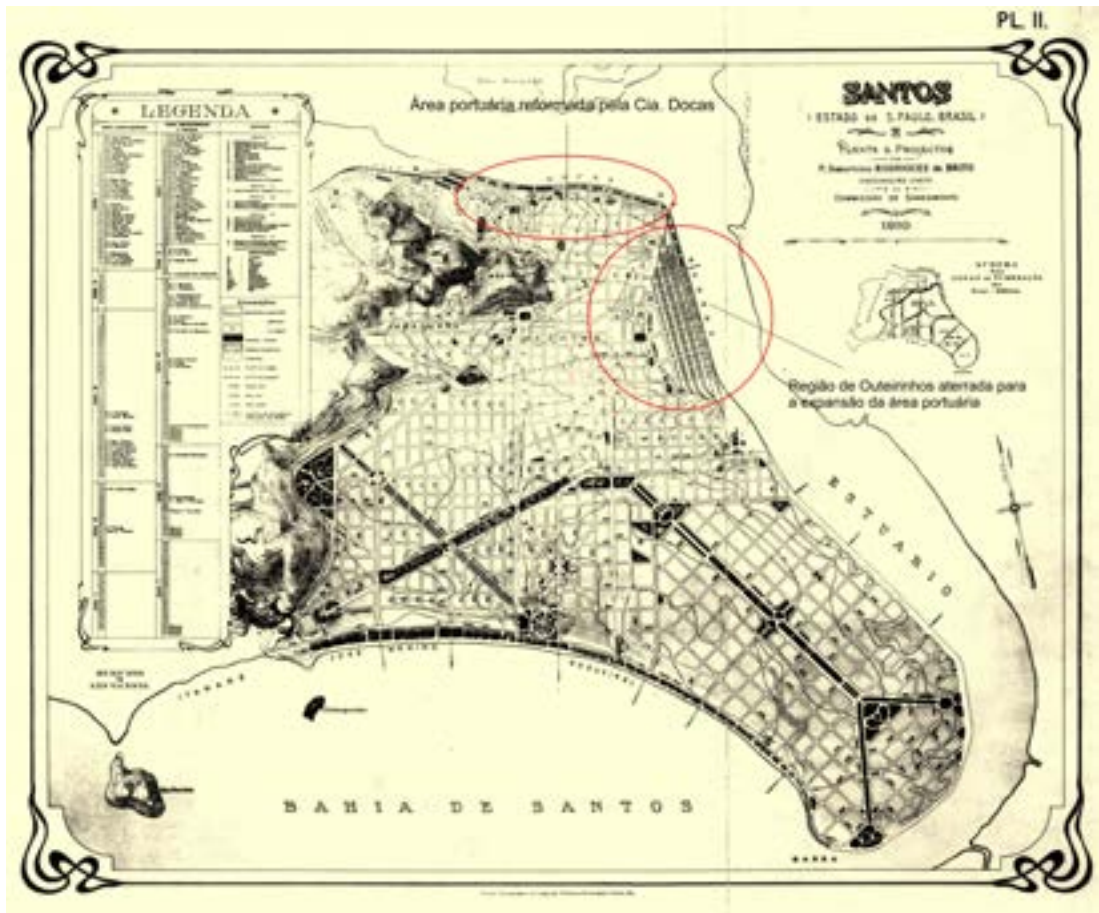


Figura 6. Plano de Saturnino de Brito para Santos de 1910. Brito, 1915

Entre 1905 e 1910, as obras de saneamento de Santos ganharam grande impulso, sob a chefia do engenheiro sanitariano Saturnino de Brito, a partir de um plano de embelezamento e arruamento por ele desenvolvido. Neste plano, o engenheiro aproveitava as obras relativas ao sistema de esgotamento sanitário que já haviam sido iniciadas alguns anos antes, além de reforçar o conjunto de canais de drenagem que cortava a ilha do centro até a orla da praia, conforme já havia proposto Fuertes no plano anterior. A construção desses canais e de ruas às suas margens punha à prova a intenção de que Santos passava a se posicionar como uma cidade moderna, não mais conhecida pelos seus surtos epidêmicos. Assim, o grande porto de Santos, condizente com sua importância no

âmbito estadual, passava a se posicionar em uma cidade à sua altura, vinculada às suas necessidades. É possível observar que no plano de Brito, o novo porto já estava plenamente instalado, com suas ruas ortogonais e os conjuntos de amplos armazéns que permitiam estocar o grande número de sacas de café e assim foi se desenvolvendo em consonância à expansão da cidade que se deu a partir dos grandes eixos estruturadores de drenagem já implantados em 1910.

5 Considerações finais

Por mais que cada uma das localidades no estado de São Paulo, na virada do século XIX

para o XX, tivessem problemáticas específicas e procurassem estabelecer suas diretrizes de desenvolvimento, no ambiente modernizador que se lançava no horizonte da Segunda Revolução Industrial, sua sobrevivência era pequena se não estivessem vinculadas de alguma forma à estrutura territorial que se estabelecia a partir de um planejamento que se fez presente para dar vazão ao projeto de desenvolvimento econômico para o estado, com a ampliação das atividades agroexportadoras do café. Nos anos finais do século XIX todas estas localidades sofreram com graves epidemias de doenças infectocontagiosas, debelando grande parte de suas populações, sem que as obras de saneamento chegassem com a rapidez necessária. O saneamento, como ferramenta técnica para debelar o mau que assolava as cidades, era sempre usado como uma figura de modernização para qualquer que fosse a intervenção que se procurava fazer. O desenvolvimento do estado com a instalação das principais linhas ferroviárias e a ligação rápida com as localidades produtoras com as de distribuição e exportação era patente, em detrimento dos investimentos possíveis para dar cabo a estas problemáticas específicas.

Os três polos que já se anunciavam como as principais localidades do estado: Campinas, São Paulo e Santos foram foco de intervenção do governo estadual com o claro intuito de ampliar ainda mais as frentes econômicas com o resguardo de uma burguesia ávida a ampliar e diversificar os seus investimentos. Neste caso, a configuração do chamado grande capital cafeeiro demonstra ter havido uma plena conjunção de interesses que se lançavam para além da reduzida e imediatista produção na lavoura. Os promissores investimentos em infraestrutura eram uma evidente prova de que esta burguesia enxergava horizontes promissores que se vinculavam a estratégias de expansão da produção e a entrada do Brasil na era industrial, que já anunciava seus primeiros passos.

O porto de Santos, reformado e ampliado rapidamente entre os anos de 1892 e 1910 associava-se plenamente a esta lógica associativa das várias esferas governamentais e

a burguesia ligada ao grande capital cafeeiro, na escala territorial, que sabia bem como atuar no âmbito desta estruturação. Era isto que estava em jogo, para além de uma simples questão relacionada com o saneamento da cidade, algo sobre a qual todas as esferas governamentais se debruçaram, seja como retórica discursiva, seja como forma de permitir o desenvolvimento urbano das localidades que estavam na mira destas estratégias. Fruto de vários planos, desde a contratação do engenheiro Estevan Fuertes, a implantação das obras de saneamento em Santos ocorreu *pari passu* ao desenlace da expansão urbana até a região sul, junto à barra. Isto explica por que o plano Fuertes não foi levado a cabo e as razões pelas quais tantos anos se passaram até que as obras esperadas fossem executadas.

Notas

¹ Vinculadas ao projeto português de colonização, as capitanias hereditárias eram faixas territoriais que se estendiam do litoral brasileiro até a linha que dividia a colônia do território pertencente à Espanha, o Tratado de Tordesilhas. Cada uma era governada por um donatário, nomeado pela metrópole portuguesa. As capitanias de São Vicente e Santo Amaro abrangiam as terras que dariam origem ao Estado de São Paulo e seus principais núcleos urbanos, entre eles, Santos e São Paulo.

² Em 1821 as capitanias hereditárias foram extintas, dando origem às províncias, correspondentes aos atuais estados brasileiros.

³ Uma versão anterior deste artigo foi publicado nas *Actas do II Congreso Iberoamericano de Historia Urbana* (2019). (pp. 2094-2105). Cidade do México: Editorial de la Facultad de Arquitectura.

⁴ A formação do Estado moderno burguês foi efetivamente marcada por conflitos que culminaram na instauração da República, em 1889, como reação ao centralismo que existia no Império, desde 1822 Para Saes (2001), o Estado burguês organizou a dominação de classe de um modo particular e corresponde às relações de produção capitalista. É esse modelo que se construiu entre 1888 (abolição da escravatura) e 1891 (Assembleia Constituinte), considerando os movimentos abolicionistas que tiveram os próprios escravos rurais como participantes incisivos, determinando uma nova estrutura social vinculada ao trabalho assalariado. A própria reestruturação do Estado brasileiro orientada ainda nos primeiros anos da República com o projeto federalista aponta para uma nova composição na divisão internacional do trabalho.

⁵ Além da S. Paulo Railway, inaugurada em 1867, de concessão federal, outras companhias ferroviárias passaram a receber concessões do governo estadual para explorarem partes do território. Duas delas tiveram enorme importância para o escoamento da produção do café nas décadas finais do século XIX: a Companhia Mogiana e a Companhia Paulista. Para uma melhor compreensão da malha ferroviária do estado de São Paulo, ver SAES (1981).

⁶ A Lei de Terras, promulgada em 1850, condicionou o domínio das propriedades privadas no Brasil ao seu registro em título, institucionalizando o regime de terras, antes vinculados a concessões efetivadas pela Coroa.

⁷ O Decreto Federal 1.746, de 13 de outubro de 1869 autorizava o governo a contratar a

construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para a carga e descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.

⁸ Segundo Andrade (1992), a teoria dos meios integrava todos aqueles que acreditavam na necessidade de condicionantes para favorecer a propagação de determinadas doenças. Hipócrates foi o primeiro a sistematizar essas condicionantes, relacionando-as à saúde dos habitantes de um lugar. Para Benchimol (1999), esta bagagem milenar da medicina constituía o lastro cognitivo do pensamento hegemônico sobre a transmissão das doenças.

⁹ Relato do engenheiro Ferreira dos Santos no relatório da Comissão de Saneamento do estado de São Paulo de 1895 evidenciava suas afirmações sobre o problema das águas: “Sabe-se que um dos grandes habitats onde se encontram as bactérias é a água, e que por isso o estudo bacteriológico das águas é de importância capital” (São Paulo, 1895, p. 67).

Referências

- Andrade, C. R. M. (1992). *A peste e o plano: o urbanismo sanitário do engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação de Mestrado não publicada. Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
- Benchimol, J. L. (1999). *Dos micróbios aos mosquitos. Febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil*. Rio de Janeiro: Fiocruz – UFRJ.
- Brito, F. S. (1915). *A planta de Santos*. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Co.
- Cano, W. (1981). *Origens da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: T.A. Queiroz.
- Carone, E. (2001). *A evolução industrial de São Paulo (1889-1930)*. São Paulo: SENAC.
- Dean, W. (1991). *A industrialização de São Paulo, 1880-1945*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Decreto N. 1.746, de 13 de outubro de 1869. Autoriza o governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para a carga e descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. Recuperado em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL1746-1869.htm
- Font, M. (1988). *Café e política – a ação da elite cafeeira na política paulista (1920 – 1930)*. São Paulo, USP-FFLCH – Coordenadoria de atividades culturais.
- Fuertes, E. A. (1895). *Saneamento da cidade e porto de Santos por E. A. Fuertes, engenheiro contratado pelo Governo de São Paulo, Rudolph Hering e J. H. Fuertes, engenheiros consultores*. São Paulo: Typ. Do Diário Oficial.
- Furtado, C. (2002). *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Gambeta, W. (1988). *Soldados da saúde: a formação dos serviços de saúde pública em São Paulo (1889 – 1918)*. Dissertação de Mestrado não publicada. Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
- Gitahy, M. L. C. (1992). *Ventos do mar. Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1889 – 1914)*. São Paulo: UNESP / Prefeitura Municipal de Santos.
- Hasbaert, R. (2004). *O mito da desterritorialização. Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Hasbaert, R e Porto-Gonçalves, C. W. (2006). *A nova des-ordem mundial*. São Paulo: Unesp.
- Hardman, F. F. (1982). *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte*. São Paulo: Global.
- Honorato, C. T. (1996). *O polvo e o porto. A Cia. Docas de Santos (1888 – 1914)*. São Paulo: Hucitec / Prefeitura Municipal de Santos.
- Leme, M. C. S. (1991). A formação do pensamento urbanístico em São Paulo no início do século XX. *Espaços e Debates*, (34), 64-70.
- Lepetit, B. (2001). *Por uma nova História Urbana*. São Paulo: EDUSP.
- Luz, N. V. (1978). *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega.
- Nicolas, D. H. (1998). Tempo, espaço e apropriação social do território. In M. Santos, M. A De Souza e M. L. Silveira (Org.), *Território, globalização e fragmentação* (pp 85-101). São Paulo: Hucitec / ANPUR.
- Perissinotto, R. M. (1994). *Classes dominantes e hegemonia na República Velha*. São Paulo: Unicamp.
- Reis Filho, N. G. (2001). Vilas paulistas do século XVII. *Ata do Colóquio Internacional – universo urbanístico português*. Lisboa, CNCDP.
- Saes, F. A. M. (1981). *As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940)*. São Paulo: Hucitec.
- Saes, F. A. M. de (1986). *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (1996). *A natureza do espaço – técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.
- Santos (Município) (1891). *Câmara Municipal e Intendência. Relatório apresentado ao Conselho de Intendência Municipal da cidade de Santos (Estado de São Paulo) em sessão de 19 de fevereiro de 1891 pelo seu ex-presidente Dr. José Xavier Carvalho de Mendonça*. Santos: Typ. a Vapor do Diário de Santos.
- São Paulo (Estado) (1893). *Relatório apresentado ao Dr. Presidente do Estado de São Paulo, Dr. Jorge Tibiriçá, Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger e Filhos.

São Paulo (Estado) (1895). *Relatório da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo apresentado em 3 de março de 1895 ao Dr. Bernardino de Campos (Presidente do Estado) pelo Dr. Jorge Tibiriçá – Secretário do Estado*. São Paulo: Typ. Paulista a Vapor de Vanorden.

São Paulo (Estado) (1897). Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo. *Relatório de 1896 apresentado ao Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles, Presidente do Estado pelo Dr. Álvaro Augusto da Costa Carvalho, Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. São Paulo, Typ. A vapor – Espindola Siqueira & Comp.

São Paulo (Estado) (1898). Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo. *Relatório de 1897 apresentado ao Dr. Francisco de Assis Peixoto Gomide, vice-residente do Estado pelo Dr. Firmiano M. Pinto, Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. São Paulo: Typ a Vapor Espindola, Siqueira & Comp.

Sidney Piochi Bernardini

Arquiteto e urbanista. Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Laboratório de Investigações Urbanas, Departamento de Arquitetura e Construção. Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas. Av. Albert Einstein, 951. Cidade Universitária, Campinas - SP. CEP: 13083-852, Brasil.

spiochi@unicamp.br

<https://orcid.org/0000-0002-6264-9070>

El problema del alojamiento en la ciudad de Mendoza: del hospedaje finisecular a la hotelería moderna (1890-1925)¹

The Lodging Problem in the City of Mendoza: from Turn-of-the-Century Lodging to Modern Hotels (1890-1925)

Pablo F. Bianchi

Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (INCIHUSA – CONICET). Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina

Abstract

This paper explores the practices and ways of living linked to tourism in the city of Mendoza, specifically from the study of hotel architecture, in the time span between the end of the 19th century and the first decades of the 20th. With the modernization process underway as a backdrop, the architecture destined for the incipient tourism remained practically unchanged until the 1920s, when the precursor intervention of the State inaugurated the modern phase of the hotel building. The detailed analysis of a group of buildings allowed to trace a route that shows its architectural evolution; in the technological, typological, spatial and stylistic variables. These qualities were contrasted with the social representations that circulated around the problem of accommodation, accessible through written sources. Consequently, the study made use of articles and advertisements in the press, postcards, magazines, business guides, plans and photographs. The architectural innovations manifested in the analyzed cases confirm that the state's irruption marked a turning point in hotel architecture.

Resumen

Este artículo explora las prácticas y formas de habitar vinculadas al turismo en la ciudad de Mendoza, específicamente desde el estudio de la arquitectura hotelera, en el arco temporal que va desde el final del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX. Con el proceso modernizador en marcha como telón de fondo, la arquitectura destinada al incipiente turismo se mantuvo prácticamente invariable hasta la década de 1920, cuando la intervención precursora del Estado inauguró la fase moderna de la edificación de hoteles. El análisis pormenorizado de un conjunto de edificios permitió trazar un recorrido que evidencia su evolución arquitectónica; en las variables tecnológica, tipológica, espacial y estilística. Estas cualidades se contrastaron con las representaciones sociales que circulaban sobre la cuestión del alojamiento, disponibles en fuentes escritas. En consecuencia, el estudio se sirvió de artículos y publicidades en prensa, postales, revistas, guías comerciales, planos y fotografías. Las innovaciones arquitectónicas manifiestas en los casos analizados confirman que la irrupción estatal marcó un punto de inflexión en la edificación de hoteles.

Keywords: hotel construction, modernization, state promotion, architectural innovation

Palabras clave: edificación hotelera, modernización, fomento estatal, innovación arquitectónica.

1. Introducción

Hacia fines de siglo XIX la ciudad de Mendoza no era considerada un destino turístico, según la acepción actual del término. La palabra "turismo" está definida por la Real Academia Española como la "actividad o hecho de viajar por placer". Entraña en su misma definición dos aspectos esenciales: en primer lugar, la cuestión del viaje, es decir, el movimiento o desplazamiento de personas; en segundo término, el hecho de permanecer en un sitio específico con el objeto de conocerlo, lo que demanda necesariamente un hospedaje u hotel.

La ubicación geopolítica de la provincia de Mendoza la caracterizó desde la colonización como ciudad de frontera y tránsito y, a partir de 1776 con la creación del Virreinato del Río de la Plata, como nodo de relevancia en el itinerario que enlazaba Buenos Aires con las ciudades de Santiago y Valparaíso, en el vecino país de Chile. Por este motivo, "la presencia de viajeros en Mendoza ha sido habitual desde sus orígenes" (Pastor y Raffa, 2013, p. 33). Esta situación fue estimulada con el proceso modernizador y el arribo del ferrocarril en 1885 y, particularmente en lo que respecta a viajes internacionales, desde la puesta en servicio del tren Trasandino, en 1910. La llegada del ferrocarril provocó un cambio muy profundo en el desarrollo del nascente turismo: el tren acortó distancias, permitió un intercambio fluido de personas y mercancías y los desplazamientos adquirieron carácter estacional.

Pero esta dinámica de cambio se verificó exclusivamente en la cordillera que, desde fines de siglo XIX, abrigó estaciones termales para las elites de Argentina y del extranjero, como los balnearios de Cacheuta (1890) y Puente del Inca (1903) (Bianchi, 2020; Bianchi y Villalobos, 2020 y 2019; Lacoste, 2013; Pastoriza, 2011). Las inversiones necesarias para concretar estas iniciativas en la montaña fueron sostenidas por empresas británicas vinculadas al tren (Lacoste, 2013) y se posicionaron como centros de tratamiento de dolencias físicas en un ambiente relajado,

de confort y distinción; lo que posibilitó una agitada vida social de los pasajeros (Bianchi, 2020; Bianchi y Villalobos, 2019; Pastoriza, 2011; Lacoste, 2003). Sus suntuosos edificios, con disponibilidad para albergar más de 140 personas cada uno, "conjugaban una alta tecnificación en instalaciones y equipamiento: agua fría y caliente, calefacción central, frigorífico, ascensores y equipo de proyección cinematográfica" (Bianchi, 2020, p. 364).

En la ciudad, el surgimiento de los emprendimientos hoteleros respondió más bien a un proceso de larga duración: en el período colonial, "los pasajeros ilustres se alojaban en las casas de las familias distinguidas, los demás se ubicarían en fondas" de las que no existe registro (Ponte, 1999, p. 108). Recién hacia 1885 la ciudad comenzó a evidenciar "cierto aire de cosmopolitismo, gracias a la inmigración y el ferrocarril" (Ponte, 1999, p. 108), que propiciaron una modernización urbana y edilicia, iniciada lentamente luego del terremoto de 1861. Los primeros establecimientos, pertenecientes a familias vinculadas al rubro de la hospedería, replicaron en algunos casos la arquitectura propia de la vivienda modesta de fin de siglo XIX y principios del XX, con algunas variantes según su importancia. En otros, donde existía mayor disposición de recursos técnicos y materiales para la construcción, adoptaron tipologías con rasgos europeos y estilos arquitectónicos más perfeccionados. Todos los edificios abrazaron un lenguaje neoclásico tardío, aportado por constructores italianos llegados durante la Gran Inmigración a la Argentina.

A diferencia de los ejemplos de montaña, los hospedajes de la ciudad no alcanzaron a ofrecer en ningún caso la cantidad arriba mencionada de plazas para alojamiento. Tampoco incorporaron grandes innovaciones: ni constructivas, ni vinculadas a la prestación de servicios. Los hoteles urbanos cubrían mínimamente las necesidades de albergue y sólo en contados casos ofrecían restaurant a los pasajeros. Esta situación se mantuvo prácticamente invariable hasta 1925, cuando una iniciativa del gobernador Carlos Washington Lencinas produjo la irrupción en

el mercado hotelero local de un “moderno” edificio con casino y teatro. Es de destacar que, recién a partir de 1930, por medio de acciones de fomento del Estado provincial; Mendoza se ofreció de manera sistemática como destino turístico del centro-oeste de Argentina (Raffa, 2020 y 2018; Raffa y Luis, 2020; Bianchi, 2019; Cremaschi, 2015).

El trabajo estructura en tres secciones el derrotero del hotel u hospedaje; en contraste permanente con las representaciones sociales que circulaban respecto del alojamiento. Primeramente, se exponen cuestiones teóricas y metodológicas que guiaron el estudio. En segunda instancia, se presenta el contexto histórico de emergencia de los edificios destinados a hospedaje en el cambio de siglo, junto con el análisis de detalles materiales, estilísticos y tipológicos de los ejemplos seleccionados. Finalmente, se expone la génesis y descripción del primer hotel “moderno” que tuvo la ciudad.

1.1 Hipótesis, Objetivos, Metodología

A principios del siglo XX, Mendoza se involucró con las tendencias de la evolución y el progreso que caracterizaron la Segunda Revolución Industrial y los profundos cambios sociales que operaban en Europa. La llegada de la Gran Inmigración con el aporte de saberes y trabajo, junto con el arribo del ferrocarril, permitió un rápido desarrollo de las economías regionales y el avance sobre un territorio especialmente inhóspito; definiendo claramente la frontera política de la nación. Esta circunstancia se convirtió rápidamente en el pilar de un exitoso modelo económico y político, respaldado por los gobiernos conservadores en la provincia y el país, que le permitió a Mendoza el ingreso a la modernidad² que imperaba en el mundo (Mateu, 2004).

Se suscitaron emprendimientos que referenciaron el impacto de la incorporación de nuevas tecnologías y materiales; manifiestos en infraestructuras de comunicación, sanitarias y de producción de energía. En relación con la producción de vivienda que, se asume,

constituía la tipología más cercana al hotel, dado que en ese momento histórico los albergues no contaban aun con la especificidad propia de su actividad; el ferrocarril significó la introducción en el mercado local de materiales nacionales e importados. Entre ellos “cemento, acero (perfiles, planchuelas y barras), cerchas inglesas, belgas y norteamericanas para cubrir grandes luces, columnas metálicas y tejas y chapas de distinto tipo para las cubiertas” (Cirvini y Manzini, 2010, p. 140). Pero las innovaciones no se dieron solamente en el plano de lo tecnológico o constructivo; los extranjeros aportaron, por una parte, su capacidad y conocimientos en el trabajo; en segundo lugar, introdujeron nuevos rituales y usos en relación con las prácticas del ocio. Como bien señalan Raffa y Pastor, la inmigración provocó también una mutación de las celebraciones en el espacio público: “las fiestas conmemorativas de cada colectividad empezaron a formar parte del paisaje urbano mendocino” (Raffa y Pastor, 2012, p. 471).

En este contexto, se postula que la modernización que experimentó la Argentina y por consiguiente Mendoza, impactó no sólo en la resolución material de los edificios destinados a hoteles, sino también en las representaciones sociales construidas, en torno del alojamiento en particular y de la condición de Mendoza como destino turístico en general; tanto por los actores privados como por el Estado. Los cambios introducidos propiciaron lentamente una innovación arquitectónica que, junto con la irrupción estatal en el mercado hotelero en la década de 1920, significó un salto cualitativo respecto de la oferta existente en Mendoza. Esta innovación, promovida por el contexto modernizador previamente enunciado, quedó manifiesta en una renovada concepción espacial, tecnológica y material; que se sirvió de saberes extranjeros y de modelos arquitectónicos adoptados del ámbito europeo. En este sentido se sigue a Ponte al entender a la ciudad como “ámbito privilegiado de la cultura material, donde puede manifestarse la espacialización y textualización de los conflictos, desigualdades y valores sociales” (Ponte, 1999, p. 28).

En base a este supuesto, el artículo se propone analizar la edilicia hotelera en el marco de su contexto de emergencia, a partir de las variables tecnológica, tipológica, espacial y estilística; para establecer semejanzas y diferencias entre los casos analizados, lo que permite delinear su evolución con el foco puesto en la disciplina arquitectónica. En segundo término, busca revelar las representaciones sociales vinculadas con la incipiente industria hotelera y, al mismo tiempo, comprender cómo se modelaron, desde la práctica discursiva, ciertas formas de pensar en relación con la conformación del destino "Mendoza".

Para cumplir con los objetivos propuestos, el trabajo se nutre del "modelo narrativo histórico" desde un encuadre macrosocial, cuyo propósito es "el estudio de la estructura social, de las instituciones, las sociedades y sus culturas, incluyendo cuestiones vinculadas a los procesos históricos" (Sautu, 2005, p. 52). Frampton (1993) aporta la metodología del análisis comparativo en el abordaje de los edificios seleccionados, lo que permitió cruzar datos técnicos, estilísticos y referidos a sus cualidades espaciales. El estudio del "tipo" propuesto por Trachana (2011) permitió indagar en las innovaciones tipológicas y funcionales. La adhesión a ciertas representaciones sociales (Moscovici, 1981 y 1979; Jodelet, 1986; Banchs, 1994) se examina desde el análisis interpretativo de las fuentes: el relato referido al alojamiento y al turismo forjó una imagen específica de la ciudad capital de la provincia, instituida como nodo de tránsito hacia la frontera andina. Finalmente, el análisis del discurso (Van Dijk, 2016) permite detectar en el empleo de adjetivos calificativos y en la repetición de ideas o conceptos, los valores sobre los cuales aquella categorización se sustenta.

1.2 Estado del arte

El vínculo entre modernización y edilicia ha sido objeto de estudio desde múltiples ángulos, al igual que la temática del desarrollo turístico en los albores del siglo XX. En este sentido, son muy relevantes los estudios sobre

hotelería, ferrocarriles y turismo, que abordan sus procesos de emergencia y sus dinámicas de cambio; en la península ibérica y en Europa en general, con los trabajos de Carlos Larrinaga (2018, 2015) y Marc Boyer (2002) respectivamente.

En Argentina, Pablo Lacoste (2013, 2004), Elisa Pastoriza (2019) y Mercedes González (2020) exploran este tema, contemplando la producción de arquitectura tanto en la ciudad como en enclaves suburbanos. En Mendoza particularmente, las innovaciones edilicias en el marco modernizador han adoptado múltiples objetos de estudio y perspectivas de análisis: Silvia Cirvini (2011 y 1989) estudia las escuelas del centenario y la edilicia pública post-terremoto. Por su parte, Jorge R. Ponte (1999) y Cecilia Raffa (2016) abordan los imaginarios y las concreciones en el ámbito urbano, Ponte en el período 1885-1910 y Raffa en torno de un proyecto para la sede de gobierno en el período político conocido como "lencinismo".³ Respecto de la producción de vivienda urbana, Cirvini (2010) aborda la construcción de residencias de jerarquía en el Centenario de la independencia argentina, al analizar el derrotero de una empresa especializada en construcciones de "cemento armado". De manera complementaria, Eliana Bórmida, Ana María Villalobos y Laura Ellena (1990) exploran el desarrollo de las "casas largas" o casas "chorizo", de carácter más popular y de amplia difusión en Argentina, tanto en ámbitos urbanos como rurales, en las primeras décadas del siglo XX. Los establecimientos termales de la cordillera y la revolución cultural que encarnó el ferrocarril encuentran a Pablo Lacoste (1998, 2004) como iniciador de la temática, recientemente complementada con trabajos en esa misma línea de investigación (Bianchi, 2020; Bianchi y Villalobos, 2018 y 2019).

La revisión de antecedentes en torno del problema de investigación permite corroborar que el estudio de la edilicia hotelera hacia el cambio de siglo ha sido poco explorado, posiblemente por el carácter modesto de los edificios. En consecuencia, se hace necesario indagar en su origen y evolución,

para completar la lectura de la arquitectura vinculada al turismo en entornos urbanos, propia de una ciudad periférica⁴ del ámbito latinoamericano.

2. El turismo y la hospedería familiar en el cambio de siglo en Mendoza

La ciudad de Mendoza se ubica en un área de llanura, con altitudes cercanas a los 750 metros sobre el nivel del mar. Se caracteriza por un uso del agua en extremo racionalizado, lo que ha generado un "paisaje cultural" (Tedeschi, 1972) de singulares características. En su periferia se extienden zonas suburbanas y zonas de cultivo con presencia de riego agrícola, organizadas por medio de caminos y canales que estructuran el territorio. Su ubicación y su vulnerabilidad ante el sismo fueron condicionantes continuos a la hora de resolver la materialización de los espacios necesarios para la vida doméstica e institucional. La ocurrencia del terremoto (1861) "propició el traslado del centro urbano hacia el oeste y el abandono político del hasta entonces núcleo fundacional" (Raffa, 2016, p. 25), hechos que se concretaron en 1863. La preocupación central del gobierno del momento, consistió en dotar a la "ciudad nueva" de las sedes administrativas del poder público (Casa de Gobierno y Cárcel Penitenciaria), religioso (iglesia Matriz) y de equipamiento para la salud, junto con la edificación de "una veintena de edificios escolares y la gestión para la construcción del ferrocarril a Buenos Aires" (Raffa, 2016, p. 32).

Al considerar las pérdidas ocasionadas por el terremoto, se sigue el planteo de la autora, quien afirma que "no fueron sólo materiales, sino que arrastraron (y arrasaron) los valores de la civilización hispánica de la cual la antigua ciudad era su expresión más acabada" (Raffa, 2016, p. 36). En consecuencia, los ideales de una nueva nación, producto del positivismo finisecular imperante; junto con la idea de eterno progreso, estimularon en la clase política local la adopción de la catástrofe como una "posibilidad de fundación de una nueva sociedad".

Este cambio de mentalidad impactó posiblemente en los usos y costumbres referidos al ocio en general, y a la hospedería en particular: la modernización afectó no sólo la materialización de los albergues, sino también las prácticas y actividades que se desarrollaban en su seno. Por otra parte, el Estado asume mayor compromiso en la legislación sobre determinados temas: respecto de la edificación, Ponte identifica un primer intento de regulación hacia 1889, que no pudo aplicarse por resistencias de los grupos conservadores, por considerarlo una limitación al derecho de la propiedad. El Municipio, sin embargo, "movilizado por sectores más progresistas de la elite gobernante, dictó una legislación edilicia en sus más variados aspectos y, hasta propuso, instrumentar mejoras en las condiciones de habitabilidad de la población". Fruto de esta inquietud resultó la sanción del primer Reglamento de Construcciones que tuvo la ciudad en 1902, con "larga vigencia, dado que ayudó a definir, hasta 1927, por acción u omisión, la morfología urbana del período" (Ponte, 1999, p. 144).

En cuanto a la modernización de la infraestructura urbana, "hacia 1888 funcionaban trescientos servicios domiciliarios de agua potable en la ciudad" (Luis, 2020, p. 121), en la sección oeste conocida como "pueblo nuevo", provenientes de un acueducto ubicado en el Challao. Hacia 1907 y luego de una importante obra de captación, clarificación y traslado del fluido desde el Río Blanco, "la población comenzó a consumir agua potabilizada". En relación a la red cloacal, "en 1926 se inauguraron las primeras conexiones de Mendoza" (Luis, 2020, p. 122).

Ahora bien, hacia fines de siglo XIX la cartografía histórica reveló seis hoteles existentes en la ciudad (Ponte, 2008). Luego de examinar la *Guía de Mendoza*⁵ de 1890, se ajustó ese número a un total de once ejemplos. En el "pueblo nuevo" se ubicaban: hotel de Benito Álvarez (9 de julio y Gutiérrez, esquina sur-oeste), Hotel Italiano (Avenida Las Heras entre Chile y Av. Mitre), Hotel Provincial (Necochea y 9 de julio, esq. sur-este), Hotel Europa (Buenos Aires y San Juan), Hotel Club



Figura 1. Plano de la ciudad de 1885 y ubicación de hoteles. Dibujo del autor sobre un plano publicado por Ponte, 2008.

Social, de David Guiñazú & Cía. (Gutiérrez Nro. 27), hotel de Pascual Firpo (Perú entre Av. Las Heras y General Paz), hotel de Fabián Delannay (Perú entre Gral. Paz y Av. Godoy Cruz), hotel de Juan Maccoppi (Av. Las Heras y 25 de Mayo); y en la "ciudad vieja" los hoteles Francés (San Juan entre San Luis y Entre Ríos), del Ferrocarril (San Luis entre San Juan y Rioja) y de Ugalde y Calcagno (calle San Luis Nro. 38-40). (Figura 1)

La prensa y otras publicaciones de las primeras décadas del siglo XX daban cuenta de seis edificios más: Bauer (antes Café Alemán), frente a plaza San Martín; Gran Hotel España, frente a la Alameda; Hotel Savoia (Av. Las Heras y Av. Mitre, esq. sur-este), Grand Hotel, luego Gran Hotel San Martín (Av. España y Gutiérrez, esq. sur-este), Hotel Nacional (Av. Godoy Cruz Nro. 345) y Hotel-Restaurant Recreo, luego Central (Av. Las Heras y 9 de julio, esq. nor-oeste).

Sólo un pequeño número alcanzó a destacarse por su relevancia arquitectónica o por sus

servicios, y comenzó a formar parte del imaginario popular con la ayuda de algunas herramientas publicitarias, lo que contribuyó a su posicionamiento como modelo de hotel urbano de ese momento histórico. Por ejemplo, el hotel Bauer, fotografiado en 1910 en las celebraciones del Centenario, se diferenciaba por su buena cocina y el buen trato de su propietario; la imagen del Grand Hotel (1900ca.) circulaba en postales de época; y el Nacional (1910) se ofrecía en avisos en prensa, que resaltaban la comodidad de sus instalaciones y la experiencia de su dueño en el servicio hotelero. Como lo demuestran los textos relevados, los viajes hacia Mendoza se vinculaban con una estadía de carácter efímero: los visitantes llegaban en calidad de pasajeros en tránsito al vecino país de Chile o hacia Buenos Aires, o acudían a la ciudad por motivos laborales.

Las publicidades analizadas en revistas de actualidades daban cuenta de la buena cocina del local, de las cualidades de su orquesta o de las características del establecimiento. Por

ejemplo, un anuncio del Grand Hotel refería: “desde el 1º de Setiembre *Diners Concert* ejecutados por el Quinteto Verdi todos los días martes, viernes y domingos. Servicio especial para Banquetes” (*Nueva Era*, 1907a, p. 28). Un anuncio relevado en la misma revista, acerca del Hotel-Restaurant Recreo consignaba:

Hotel-Restaurant «Recreo» de Augusto Tomasi y Cía. Cocina a la italiana y francesa. Vinos y licores extranjeros de las mejores marcas. Calle Las Heras 91. Amplios salones con piano para reuniones de familias. Servicio inapuntable. Única casa italiana de confianza en el ramo. Mendoza (*Nueva Era*, 1907b, p. 21).

Del nuevo Hotel Nacional, la *Guía de Mendoza* informaba:

Nuevo Hotel Nacional de Pascual Firpo. Calle Perú frente a la Estación. Ferro Carril Gran Oeste Argentino. Mendoza. Este bonito establecimiento tiene todos los requisitos para satisfacer a todo pasajero. Excelente comida. Mucho aseo y tiene también baños fríos y calientes para el uso exclusivo de sus pasajeros (Pérez, 1890, p.141).

Del Gran Hotel Italia, un anuncio destacaba su “amplias habitaciones, aireadas con higiene y confort, no tiene rival en otros hoteles análogos”. El texto daba cuenta de “un hermoso patio emparrado, lleno de plantas y espléndidos corredores. Y los cuartos de baños, calientes y fríos no tienen nada que envidiar a las mejores casas de Buenos Aires” (El Gran Hotel Italia, 1925, s.p.).

Una reseña de la *Revista Andina* describe el Hotel Savoia, que funcionaba “en una amplia casa, con hermosos jardines, piezas inmejorables, a pocas cuadras de la estación” y destacaba “la excelencia de sus comidas y el fino trato de su propietario”. Contaba con baños fríos y calientes y era, según la publicidad relevada, el preferido para los viajantes de comercio, dado que se encontraba “a un paso del centro para que pueda acudir allí la clientela a ver sus exposiciones de las diferentes casas que representan” (El Gran

Savoia Hotel, 1925, s.p.). Además, resaltaba que era el hotel apropiado para la celebración de “banquetes, obsequios y homenajes” de toda clase.

Las crónicas sobre Mendoza daban cuenta de las actividades ofrecidas y los avances en materia de hospedería:

Para el que viene a Mendoza por vez primera, hay varias cosas que por ser las que dan su característica a esta región le interesan vivamente. La cordillera, las viñas, las bodegas y las ruinas de la antigua ciudad, constituyen la obsesión de la mayor parte de nuestros visitantes (Gómez Centurión, 1908, p.17).

La acomodación para forasteros es todavía muy limitada, pero los hoteles se están mejorando gradualmente para poder satisfacer la creciente demanda del público. (...) La ciudad tiene varios centros recreativos. Además de los Clubs, hay un teatro municipal en la Plaza San Martín, y hay varios conciertos y cinematógrafos organizados por compañías particulares (Lloyd, 1911, p. 698).

Las primeras páginas del *Álbum Argentino Gloriandus* (1910) ponderaban la jerarquía de las aguas minerales y los balnearios cordilleranos, pero sin referencia alguna a los hoteles urbanos:

En muy pocas regiones de la tierra, no tan solo de este lado del atlántico, sino aun del Viejo Mundo, podrán beberse aguas más puras, sanas y potables que las que se beben en las innúmeras fuentes que tienen su origen, en territorio de Mendoza (...). Solo nos bastaría, para confirmar lo dicho, citar las fuentes de Villavicencio, Río Blanco, Cacheuta, Inca, de Peteroa y muchas otras. (Gobierno de Mendoza, 1910, s.p.).

Las condiciones intrínsecas de Mendoza eran valoradas por el común de la sociedad, es decir, circulaban ya algunas representaciones en el imaginario colectivo, con amplia difusión en la capital nacional y posiblemente en el extranjero: la belleza y solemnidad de los paisajes de montaña, los beneficios de sus

aguas termales, los caminos rurales forestados e incluso las bodegas eran parte constitutiva de una oferta; que ahora podría identificarse como "turística". Sin embargo, estas actividades no eran explotadas como tales, según evidencian las publicaciones analizadas previamente.

Retomando el tema de este apartado, se analizan a continuación algunos de los hoteles más antiguos de la ciudad, a saber: Gran San Martín (1900ca.), Bauer (1898), Club Social (1890) y Delannay (1890). Del mismo modo, se describen luego los hoteles que surgieron en los primeros años del siglo XX: Nacional (1910), Mundial (1910ca.) y Gran España (1914ca.).

2.1 Hoteles de fin de siglo XIX

2.1.1 Gran Hotel San Martín

Ubicado en la esquina de Av. España y Gutiérrez, frente a la plaza San Martín, fue uno de los hoteles más importantes de la ciudad

hacia el cambio de siglo y perteneció a la empresa familiar Mascaro & Cía. Annie S. Peck relata en su crónica *La Excursión Sudamericana*, sus impresiones sobre el hotel: "la mesa fue inesperadamente buena; la cena, servida en la amplia terraza, de siete a nueve en una agradable tarde de verano, fue un auténtico placer" y agrega que se disponía de "cómodos cuartos de noche" (Peck, 1914, s.p.), lo que da una idea de las prácticas usuales en el hotel.

El Gran San Martín respondió a una concepción más bien ecléctica, propia de su momento. Por una parte, abrazaba un lenguaje historicista, con una fachada resuelta en basamento, desarrollo y coronamiento, fuertemente ligada al neorrenacimiento italiano. Pilastras adosadas en muros, guardapolvos en dinteles de aberturas y pretilos ciegos alternados con balaustres en el nivel de azotea constituían los recursos decorativos de la fachada; unificada con líneas horizontales por un extenso entablamento escalonado. (Figura 2)



Figura 2. Gran Hotel San Martín, 1900ca. Archivo AHTER- INCIHUSA, CONICET.

Tipológicamente, el hotel se organizó a partir de un esquema simétrico en torno a un patio cuadrangular. El tramo central del edificio quedaba retranqueado respecto de la línea de cierre de la parcela, generando un profundo atrio. Este espacio propio del hotel, separado del espacio público por una verja ornamental, se constituyó a la manera de un "patio de honor" proveniente de la tipología del *hôtel particulier* francés. El acceso principal del edificio se definió con un vano en arco de medio punto, coronado por un frontis triangular y flanqueado por pares de columnas en ambos costados, con capiteles de orden compuesto. Tanto el portal de acceso como la galería frontal, se encontraban sobre-elevados respecto del nivel de la calle. La galería se cerraba en ambos extremos por sendos bloques de habitaciones.

Hacia el interior, un profundo vestíbulo recibía a los visitantes y de allí comunicaba con el comedor y el patio posterior, al cual se abrían las habitaciones de hospedaje. Respecto de la tecnología adoptada, el análisis de la fotografía histórica permite confirmar que se trató de un edificio resuelto en mampostería de ladrillo cocido. Su situación de esquina le daba una vista privilegiada desde la plaza y permitió desarrollar positivamente las dos caras del edificio que tenían contacto directo con el espacio público.

2.1.2 Hotel Bauer

Ubicado en calle Necochea casi esquina Av. España, frente a la plaza San Martín, se han relevado en las fuentes tres empresas familiares que sostuvieron la propiedad del hotel: en sus inicios perteneció a Adolfo Bauer, un inmigrante alemán oriundo de Leipzig, llegado a la ciudad en 1894. La publicación *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte*, lo posiciona como uno de los más antiguos de Mendoza. En un principio era conocido como Café Alemán, pero "debido al aumento de la población y al desarrollo de las comunicaciones", el establecimiento fue reformado y desde 1898 prestaba servicios como hotel. La reseña y publicidades

consultadas hacen presumir que se trataba de una vivienda adaptada al uso de hotel, uso que prevaleció en el mismo establecimiento hasta la década de 1930. La publicación destacaba sus cuarenta y dos dormitorios para alojamiento, su ubicación y buen trato.

Julio Delú & Cía. aparece como la firma propietaria del hotel desde 1920ca., junto con un cambio en su denominación por "Galileo", que mantendrá en lo sucesivo. Finalmente, desde 1925 la empresa figura a cargo de Francisco Magnone. De este período proviene una extensa reseña que calificaba sus comodidades:

Tiene un espléndido comedor para familias, donde se sirven platos exquisitos para todos los gustos, contando la casa con cocineros especiales que atienden comidas a la italiana y a la francesa. El servicio de bar es de los mejores con que cuenta nuestra provincia, habiendo siempre en él las mejores frutas del año y los mejores y más frescos pescados, que traen todos los trenes de la vecina república de Chile. La langosta y las ostras chilenas que se sirven en «el Galileo», como dice la gente, son insuperables. Nada decimos de los chopps», y «express». No tienen competencia con ninguna otra casa (Gran Hotel Galileo, 1925, s. p).

El hotel tenía dos accesos, uno por calle Necochea y otro por Av. Las Heras. Los dormitorios eran "amplios, aireados, higiénicos, con un hermoso patio lleno de sol y de plantas de toda clase" (Gran Hotel Galileo, 1925, s.p.).

Respecto de su arquitectura, la tipología adoptada respondía a un esquema claustral en torno a un profundo patio, al cual se abrían las habitaciones. No se ha encontrado referencia al respecto, pero se asume que el hotel no ofrecía baño privado, según la costumbre de la época. La fachada respondía a la arquitectura neoclásica de vertiente italiana, organizada en basamento con un zócalo liso que llegaba al nivel de las ventanas, alzado en ladrillo a la vista y coronamiento ciego compuesto por un entablamento liso, con cornisa escalonada. Las

aberturas estaban destacadas con enmarques ejecutados en revoque y el tramo del acceso, descentrado del eje del solar, se jerarquizaba con una leve saliente respecto del plano del paramento. El vano de acceso presentaba un dintel en arco de medio punto que contrastaba con los de ventanas, de dinteles rectos. En los dos extremos de la fachada se distinguían sendas pilastras adosadas trabajadas con revoque símil piedra París.

Las habitaciones se organizaban en tiras enfrentadas y el espacio más relevante era el comedor. Este espacio, constituido por dos salones adyacentes, exhibía el mejor equipamiento del hotel, dado que usualmente

se ofrecía para celebraciones y fiestas privadas: lámparas colgantes con plafones florales, muros cubiertos con papeles decorativos, espejos, mesas de madera y sillas Thonet modelo doble corazón. La zona de servicio estaba separada del comedor por una *boiserie* de madera y las aberturas, ubicadas en uno de los laterales del local, comunicaban con el patio de piso calcáreo. Hacia el exterior, la resolución de la cubierta se planteó de manera que excediese el plano vertical del paramento y, apoyada en ménsulas de hierro forjado, generaba el espacio de transición. (Figuras 3 y 4)



Figuras 3 y 4. Patio y comedor del Hotel Bauer, *La Quincena Social*, 1925a, s.p.

La crónica destaca que el salón-comedor y el patio del hotel eran el lugar apropiado “para toda clase de banquetes, homenajes y despedidas”. En consonancia, se relevaron festejos deportivos con personajes del fútbol y del boxeo, despedidas de miembros de instituciones locales y reuniones sociales, a las que la publicación sumaba “despedidas de solteros y grandes banquetes políticos”, al tiempo que lo ponderaba como “el lugar preferido de escritores y periodistas” (Gran Hotel Galileo, 1925, s.p.).

2.1.3 Hotel del Club o Club Social

Este edificio, en la esquina de la Av. San Martín y calle Gutiérrez, respondía tipológicamente al esquema de la casa pompeyana. Con toda la construcción a ras de la línea de edificación, el acceso, por Av. San Martín, se ubicó en el eje de la parcela, de 26,50m x 50m. Tras superar el zaguán, se accedía al primer patio, de planta cuadrada y galería perimetral, al que se abrían las habitaciones más relevantes. Del nombre del establecimiento, se infiere que el edificio se destinó principalmente como sede social, más que al hospedaje; por lo que sus salones respondían a actividades afines, como sala de fumar, sala de billar, comedor y sala de lectura, según los usos corrientes en la época. El segundo patio presentaba habitaciones de menor jerarquía, organizadas también alrededor de una galería. Este patio se abría hacia el norte del solar a un patio de servicio más pequeño. Por otra parte, se relevaron dos locales para alquiler hacia Av. San Martín; que tenía, como hoy, marcado carácter comercial.

La particularidad del ejemplo radica en el agrupamiento de los locales húmedos en el planteo: cocina y baño se ubicaban “en bloque”, en tres puntos específicos del partido. Según Bórmida et al.: “la nueva valoración de estos locales domésticos, promovida por las investigaciones del siglo XIX en materia de higiene y la oportuna llegada por el ferrocarril, de los artefactos, posibilitaron el traslado del baño al primer patio, junto a los dormitorios” (Bórmida et al., 1990, p.123), cualidad que se verifica en este caso para ambos patios (Figura

5); a diferencia de las viviendas más antiguas, que relegaban todos los servicios al fondo del solar, junto a las habitaciones de servicio. Se observa un cambio en las proporciones de la arquitectura que, en manos de alarifes italianos, buscaba mayor altura y esbeltez en los muros, con desarrollo de locales más bien alargados.

Respecto de la tecnología constructiva empleada, la documentación analizada revela que se empleó la tecnología del ladrillo cocido. Los mampuestos se dispusieron “de cabeza” en los muros más anchos, por el contrario, se observaron colocados “de soga” en tabiques más delgados que separaban locales de servicio. Las terminaciones diferenciaban la jerarquía de los espacios: el patio principal ostentaba tanto en la galería como en el piso, revestimiento de baldosas calcáreas. El patio secundario presentaba galería con piso de ladrillo y tierra apisonada en el sector descubierto.

Los techos se resolvieron con madera de pino o álamo, en rollizo o escuadrías, colocando encima un encañado y torta de barro, con cubierta de chapas de zinc. Los techos del primer patio desaguaban a canaletas y bajadas de chapa galvanizada, en correspondencia con las columnas en pies derechos de madera que soportaban la galería, mientras que en el segundo patio el desagüe era por desborde directo.

En ausencia de fotografía o documentación de la fachada, es de suponer que el lenguaje respondiese, como en los casos previamente analizados, a la arquitectura del neorrenacimiento, con un alzado resuelto en basamento, desarrollo y coronamiento, con pretilos que ocultaban los planos inclinados de la cubierta.

2.1.4 Hotel Delannay

De manera análoga al hotel Bauer, este edificio se articulaba en torno a un profundo patio, desarrollando tiras de habitaciones enfrentadas a lo largo de las medianeras, en una parcela de 20m x 60m. Además,

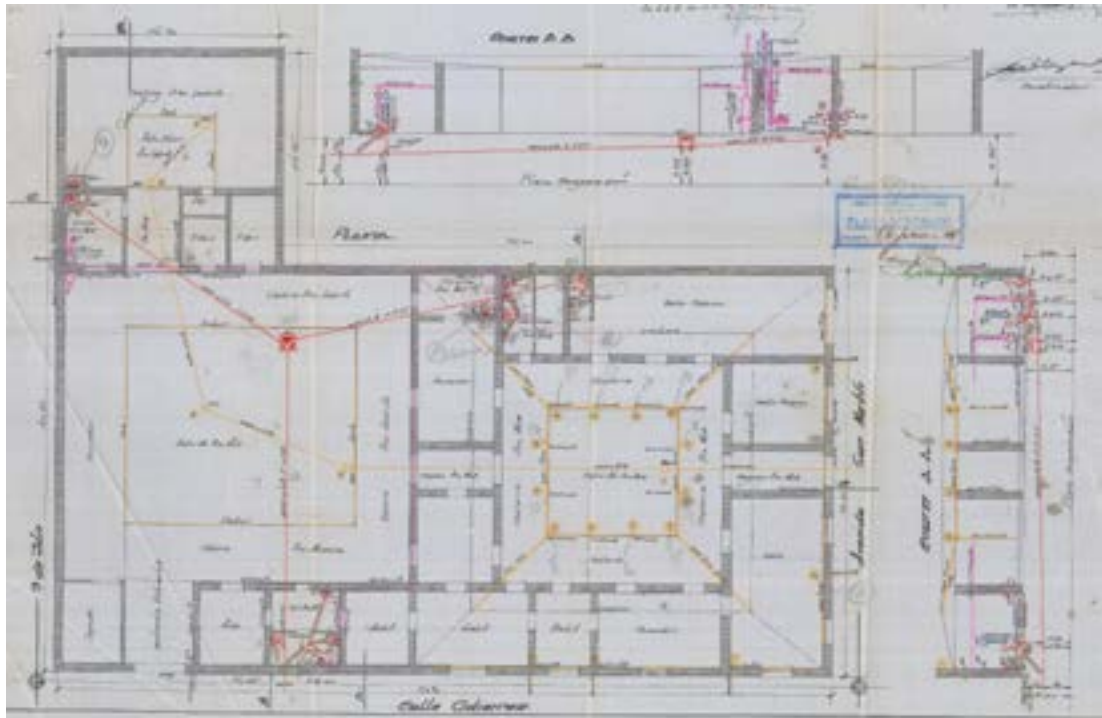


Figura 5. Planta Hotel Club Social, 1941. Archivo Municipalidad Ciudad de Mendoza.

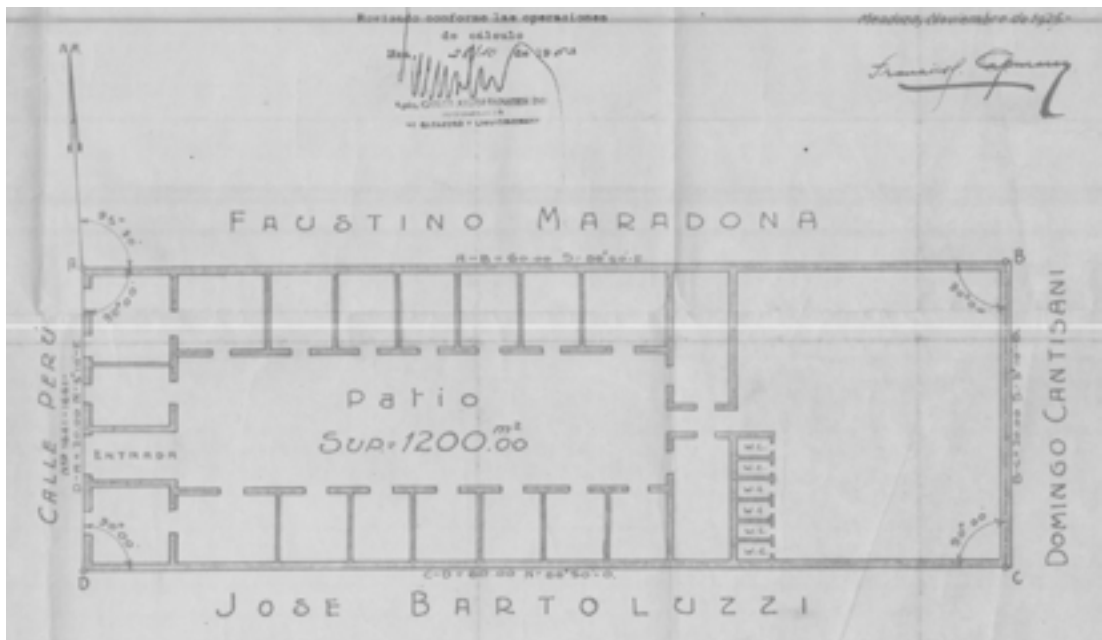


Figura 6. Planta Hotel Delannay, 1925. Archivo Municipalidad Ciudad de Mendoza.

presentaba una serie de tres habitaciones frontales que se supone fueron destinadas o bien a cuartos de mayor jerarquía, o bien a oficina administrativa del hotel o como locales para alquiler. Hacia el fondo y en sentido perpendicular al eje de la parcela, se observan dos locales (presumiblemente comedor y sala de estar) que delimitaban un zaguán hacia un segundo patio, donde se ubicaban los sanitarios con agua fría. Este segundo patio se reservaba en el corazón de la manzana para desarrollar arboleda o huerta propia.

Dada la ausencia de fotografías puede inferirse de su planta, que la fachada respondía también a la arquitectura historicista, afiliada al neoclásico italiano y organizada en basamento, alzado y coronamiento. El acceso principal estaba desplazado del eje del solar, y vinculaba el espacio público de la calle con el profundo patio principal, por medio de un zaguán (Figura 6). El esquema de agrupamiento de las habitaciones a la calle presenta la tipología "pieza frontal doble", descrito por Bórmida et al. (1990), que consistía en agrupar dos habitaciones en uno de los costados del solar, luego el zaguán y finalmente otra habitación. Los cuartos que daban al patio se abrían a un espacio de transición o galería, que se convertía en un ámbito destacado para la sociabilidad de los huéspedes, además del comedor y el estar.

Respecto de la tecnología constructiva empleada, y considerando que se trataba de un edificio concebido desde su génesis como hotel, el análisis de la documentación confirma que se resolvió en mampostería de ladrillo, posiblemente reforzada con perfiles de acero, como se observó en otros casos; con techo de estructura de madera en forma de rollizos o escuadrías, sobre el que se disponía el encañado y la torta de barro. Se observan variantes en la resolución de los muros, con mampuestos colocados "de cabeza" (por ejemplo, en el muro de fachada), mientras que en tabiques divisorios entre habitaciones se colocaron "de soga".

2.2 Hoteles de principios de siglo XX

2.2.1 Hotel Nacional

De propiedad de Miguel J. Ferrer, este establecimiento fue fundado en 1910, en la esquina de las avenidas Las Heras y Mitre, de la ciudad de Mendoza. En 1915, un incendio "destruyó casi la totalidad del edificio que ocupaba, y obligó al Sr. Ferrer a establecerse de nuevo en el local que hoy ocupa en calle Godoy Cruz 345" (Nacional Hotel, 1920, p. 299). La relevancia de esta nueva sede, radica en que fue concebida desde sus inicios como hotel y constituyó uno de los ejemplos más desarrollados en cuanto a su resolución y complejidad espacial. Caracterizado en la misma publicación como "el preferido de los viajeros que llegan a Mendoza" y poseedor de "todas las comodidades que reclama el confort más exigente", el cambio de domicilio permitió a su propietario ampliar todas las secciones del hotel, ofreciendo mayores comodidades y mejores servicios. El hotel contaba con cuarenta y cinco habitaciones "lujosamente amuebladas, con departamentos especiales para familias" y con "catorce cuartos para baños con agua fría y caliente". Destacaba su restaurant a la carta, calificado como "de los mejores servidos de esta plaza".

Una reseña de 1925 ponderaba los "hermosos y amplios patios del hotel" y daba cuenta de la multiplicidad de espacios que ofrecía a los huéspedes: "salas, comedores, hall, lugares de descanso y reunión" (Gran Hotel Nacional, 1925, s.p.). La reseña lo presentaba como "uno de los mejores hoteles de nuestra ciudad", su "confort, higiene, servicio, la presentación del personal y la inteligencia con que es dirigido el establecimiento", reforzaban estas aseveraciones. Al finalizar, el texto destacaba las condiciones morales del propietario.

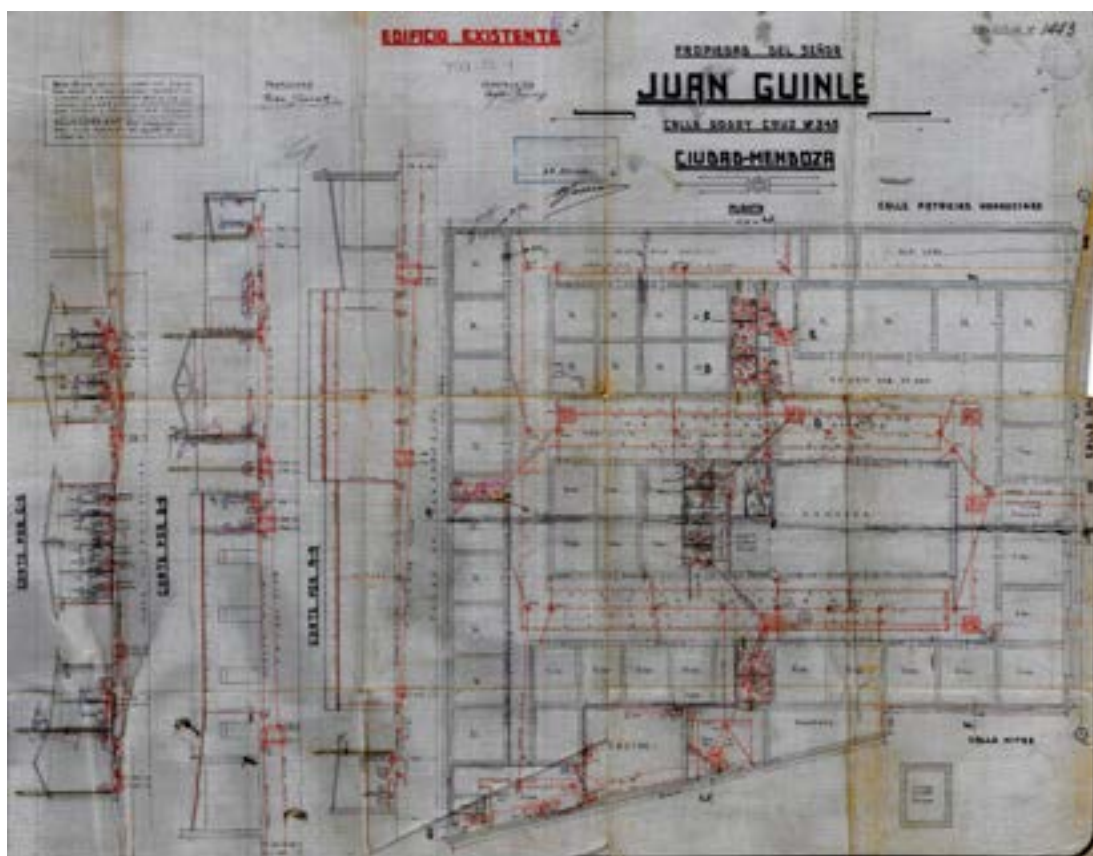


Figura 7. Plano sanitario Hotel Nacional, segunda sede, 1925ca. Archivo Municipalidad Ciudad de Mendoza.

En el análisis de su arquitectura, se observa que la tipología respondía a un planteo en torno a una extensa circulación descubierta que, en forma de O, articulaba la planta. (Figura 7) No se han podido recabar imágenes de la fachada, pero se infiere que su arquitectura remitía al lenguaje neoclásico aportado por mano de obra italiana, con un desarrollo en basamento, alzada y coronamiento; y presentaba la fachada ejecutada a ras de línea de edificación. Si bien la parcela era inusualmente grande (50m x 56,50m), esto permitió complejizar el partido, con dobles hileras de habitaciones y circulaciones perimetrales descubiertas que recorrían todo el edificio. El acceso, por medio de un zaguán en el eje de la composición, conducía a la circulación exterior y de allí se distribuía hacia los patios laterales, que comunicaban todas

las secciones del hotel: el gran comedor como espacio relevante alineado con el eje principal, las tiras de habitaciones y los cuartos de baño generales. En cuanto a las áreas de servicio, el hotel contaba con cocina, lavadero, despensa y depósito de leña; accesibles por medio de espacios descubiertos de menor jerarquía, y ubicados por lo general en los laterales del solar, a lo largo de las medianeras.

La fotografía histórica permite reconocer los aportes de la modernización arquitectónica en este edificio: los patios exhibían baldosas calcáreas con motivos geométricos, ménsulas de hierro y cristal afiliadas al *art nouveau* generaban el espacio de transición desde las habitaciones hacia el exterior; la galería presentaba cenefas ornamentales de madera y canalones y bajadas pluviales en chapa galvanizada, propias de la arquitectura



Figuras 8 y 9. Comedor y patio interior del hotel. Nacional Hotel, 1920, p. 299.

ferroviaria. El comedor constituía el espacio más relevante del edificio y, con una luz de ocho metros libres, resolvía su techumbre con cabreadas de madera. Estaba ricamente decorado con alfombras y lámparas colgantes con plafones de cristal, un gran aparador con espejo tríplico, mesas circulares de madera y sillas Thonet, modelo 14. Cortinados claros cubrían los aventanamientos a uno y otro lado

del salón, que ostentaba piso y cielorraso de pinotea. (Figuras 8 y 9)

La tecnología empleada en el edificio respondía al uso del ladrillo cocido reforzado con perfilera de acero y techos de poca pendiente apoyados en rollizos o escuadrías de madera, con caña recubierta por torta de barro y chapa de zinc como terminación exterior.

2.2.2 Hotel Mundial (luego Rex)

Este hotel constituye el ejemplo más modesto de los edificios relevados. Se ubicaba en una parcela irregular, extensa y angosta; cercana a la estación del Ferrocarril Pacífico, en el cruce de las avenidas Perú y Las Heras. Este sector constituía “el área más densamente poblada de la ciudad (...), donde se habían localizado los hoteles baratos, inquilinatos y el asilo de inmigrantes” (Ponte, 1999, p. 145).

La tipología del edificio, organizado en torno a dos patios, permitió que todas las habitaciones tuviesen vistas hacia la calle, sobre el frente más desarrollado del solar. El planteo se completaba por tres locales comerciales para alquiler, dos en la esquina y uno más pequeño en el extremo sur del edificio. Entre los locales de servicio, ubicados a lo largo de la medianera, se encontraban depósito, despensa, cocina y dos sanitarios con agua fría, iluminados y ventilados a patios interiores. (Figura 10)

No se ha podido relevar una fachada del hotel, pero la planta y los cortes permiten arriesgar que se trata de un edificio construido en ladrillo cocido. El edificio presentaba sótano, lo que evidencia manejo de cuestiones técnicas referidas a submuraciones y estabilidad de los paramentos. El análisis de la documentación técnica confirma cierta destreza en el manejo de los mampuestos, tanto para lograr muros más

anchos o más angostos (colocando el ladrillo “de cabeza” o “de sogá”), como también para generar las molduras y cornisas de fachada. El lenguaje, como en los otros casos analizados, respondió a la arquitectura neoclásica italiana, aportada por constructores especializados. La documentación en corte permite apreciar cubiertas de suaves pendientes, no visibles desde el exterior y resueltas posiblemente en torta de barro sobre encañado, apoyado en estructura de madera, oculta por cielorrasos suspendidos de lienzo. Todos los locales (interiores y exteriores) presentaban baldosas calcáreas.

2.2.3 Gran Hotel España

Este hotel fue construido sobre la Av. San Martín, en la vereda oeste, frente al paseo La Alameda. El paseo se había remodelado recientemente y presentaba una estética que evidenciaba el gusto por lo francés, “en una representación material de la modernización y por extensión de la ideología liberal” (Raffa y Pastor, 2012, p. 470), luego de un período de letargo en que el Municipio no había intervenido el lugar desde la erradicación del arbolado público en 1889 (Ponte, 1999). Una publicación de 1914 muestra la fachada del edificio, con un alzado desplegado en basamento, desarrollo y coronamiento.

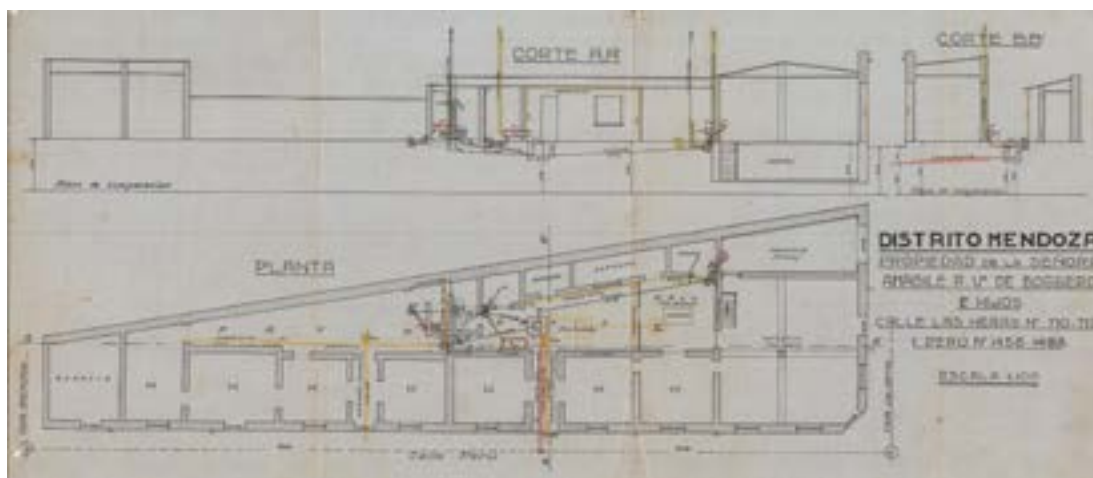


Figura 10. Planta Hotel Mundial, 1910. Archivo Municipalidad Ciudad de Mendoza.



Figura 11. Vista del salón-hall. *La Quincena Social*, 1924, s.p.

Un anuncio de 1924, consigna que el hotel, propiedad de Hilario Ballester, se había instalado en un “edificio contra temblores, el más moderno de la provincia.” Además, destacaba sus “grandes comodidades para pasajeros y familias”, su amoblamiento “con todo confort” y sus “baños fríos y calientes” (*La Quincena Social*, 1924, s.p.). La fotografía que acompaña el anuncio muestra el hall principal del hotel, con piso calcáreo de diseño geométrico y ricamente ornamentado (Figura 11). En el análisis de la documentación, el dato más llamativo lo constituye la superficie del solar, muy profundo y angosto (100,65m x 15,80m) de manera que tenía salida por la calle posterior, como se verificó anteriormente en el hotel Bauer.

El partido se vinculaba con la Av. San Martín por medio del gran salón-hall que abría directamente a la calle, a través de cuatro vanos siguiendo la métrica puerta-ventana-ventana-puerta. Un acceso separado en el extremo sur

de la fachada conducía al patio, en el que se enfrentaban dos extensas tiras de habitaciones. Los sanitarios (compartidos) se ubicaban al final de cada tira y en la mitad posterior del terreno, separada por un muro. Además, allí se encontraban los locales de servicio: depósitos, cocina, caballeriza, dormitorios de empleados y cochera. Figura 12

Respecto de la tecnología empleada en el edificio, respondía al sistema “contra temblores”, con estructura de hormigón armado. Bórmida et al. (1990) afirma que la tecnología de hormigón permitió desplegar mayores alturas en las fachadas de construcciones de un nivel. Además, este sistema se diseminó también en las “casas chorizo” y otros edificios de mediana jerarquía, que exhibían en los frentes la solución con vigas de encadenado, a la vista: “los manuales empleados por los constructores italianos les proveían nociones básicas para su cálculo y ejecución, lo que permitió difundir esta mayor

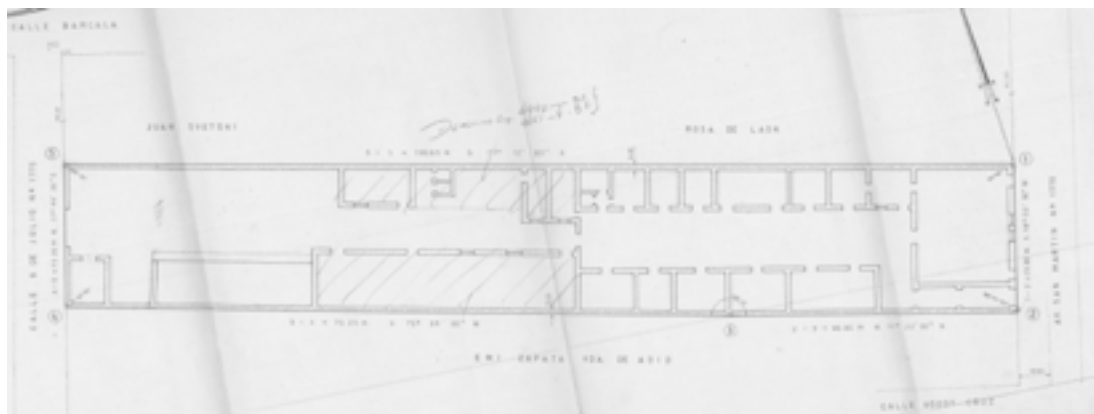


Figura 12. Planta Gran Hotel España, 1935. Archivo Municipalidad Ciudad de Mendoza.

seguridad" (Bórmida et al., 1990, p. 122). El lenguaje es marcadamente historicista, propio de obra especializada, con una cuidada resolución de la fachada en la proporción y ritmo de los vanos, demarcados por pilastras adosadas, trabajo del cornisamento y remate en un pretil ciego.

A modo de síntesis, el examen precedente permite confirmar que las representaciones en torno del alojamiento se alimentaron de adjetivos que ponderaban las características del edificio, como "espléndido", "aireado", "con higiene y confort". La publicidad de los hoteles sustentaba su "confianza" y renombre en el origen de los propietarios (italianos, franceses, alemanes), como modo de legitimar su experiencia en el rubro, o de asegurar calidad en el servicio de la hospedería. Los que contaban con restaurant o comedor propio recurrieron a ponderar este servicio de "excelencia", o bien con "carácter internacional", con un menú "a la italiana y a la francesa", "exquisito" e "insuperable". El equipamiento y los aspectos tecnológicos se instituyeron como cualidades de peso que poblaron los anuncios publicitarios relevados: "comodidades que reclama el confort más exigente", "lujosamente amueblado", "contra temblores" y "moderno" son algunas de las combinaciones de palabras más recurrentes.

Respecto de los usos relevados, en todos los casos se confirma la importancia del comedor como espacio emblemático de sociabilidad;

para la celebración de banquetes, despedidas, homenajes y reuniones de personajes de la política y del deporte; evidenciado en su calidad espacial y su ornamentación. A falta de éste, las galerías y patios se instituyeron, en los ejemplos más modestos, como sitios privilegiados de intercambio social. La fotografía histórica analizada permite confirmar que el uso de los espacios comunes de los hoteles estaba reservado en buena medida a los hombres. Algunos establecimientos adaptaron esta circunstancia, especificando que contaban con servicios "para familias". En cuanto a las instalaciones, ninguno de los hoteles analizados ofrecía baño privado, y sólo algunos proveían agua fría y caliente, esta última a partir de equipos rudimentarios de combustión a leña.

La mayoría de los edificios colmataron el perímetro de las parcelas, desarrollando la construcción a ras de línea de edificación y articulando los esquemas por medio de patios. Además, los partidos arquitectónicos se hicieron eco de una jerarquía espacial decreciente: el comedor y las habitaciones más relevantes se ubicaron en las secciones del edificio más próximas a la calle y presentaban mayores superficies, mientras que las habitaciones más modestas y las zonas de trabajo (como depósito, cocina, dormitorios de personal, caballeriza y cochera), se desplazaron al fondo de los solares. Esta característica se evidenció también en la calidad de materiales y terminaciones de los espacios aludidos.

3. La construcción del conjunto Plaza Hotel, Casino y Teatro Independencia

Avanzada la segunda década del siglo XX, la cuestión del turismo tomó relevancia en los periódicos locales, a partir de una iniciativa gubernamental para la construcción de un conjunto edilicio constituido por un hotel, teatro y casino (los primeros debates en el parlamento local se dieron en 1922). Lo significativo de la irrupción gubernamental en el ámbito del turismo radica, por una parte, en la promoción de la actividad desde la esfera pública, específicamente en lo referido a la falta de alojamiento. Además, la propuesta se centraba en la construcción de un equipamiento cultural: un teatro *aggiornado*, donde pudiesen celebrarse los actos oficiales o veladas patrióticas, acorde a una ciudad que se preciaba de “moderna”. Ambos aspectos gozaban de consenso amplio tanto en el común de los habitantes como también en la clase política: no existía discusión respecto de los beneficios del turismo para Mendoza, o de la necesidad de nuevos hoteles para la ciudad.

El 10 de agosto de ese año, el gobernador Carlos Washington Lencinas envió un mensaje al Parlamento local que fundamentaba un proyecto de ley para la construcción de un hotel, un casino anexo y un teatro. En cuanto al hotel, el mensaje especificaba que era necesario un edificio que reuniese:

las condiciones de capacidad, higiene, confort, modernidad y ubicación que demandan centros como el nuestro, donde al crecimiento asombroso de sus actividades propias, debe agregarse el hecho de ser una localidad de tránsito internacional y punto de atracción poderosa en el turismo por las bellezas circundantes, bondad del clima e influencia medicinal de sus termas próximas (Provincia de Mendoza, 1925, p. 5083).

El argumento se sustenta en las mismas representaciones sociales forjadas hacia el cambio de siglo, que difundieron y consolidaron una imagen específica de Mendoza, apoyada en sus paisajes naturales, su clima, su carácter de centro productivo y como nodo estratégico

en la vinculación con Chile y el Pacífico, lo que contribuyó a su anclaje como representaciones hegemónicas. En este sentido, Raffa y Pastor han indicado que “el peso del relato oficial sobre la visibilización de Mendoza y la profusión de imágenes, operan como correlato de los discursos”, lo que propició la conformación de “la imagen mítica de una Mendoza verde, pujante, del trabajo humano hecho ciudad” (Raffa y Pastor, 2012, p. 473).⁶

Para el Poder Ejecutivo, la condición paupérrima del alojamiento constituía la evidencia necesaria que justificaba una respuesta oficial: “No es preciso historiar la evolución de nuestros viejos hoteles, vetustos y feos, no obstante los recomendables esfuerzos de la energía y del capital privados, pues aún hoy evocan involuntariamente las páginas lacerantes de Cané o de García Merou” (Provincia de Mendoza, 1925, p. 5084).

El 4 de octubre de 1923 fue sancionada por el Senado y la Cámara de Diputados provincial la ley N°832, que autorizaba al Poder Ejecutivo a licitar la construcción y explotación de un teatro, hotel y casino. De esta manera, se inauguró la fase moderna de la edilicia hotelera en Mendoza, con una acción precursora de promoción turística desde la esfera estatal: el hotel debía constituir “un establecimiento modelo y ofrecer por lo menos cien piezas dormitorios y treinta baños”.

La prensa de la época celebró la iniciativa gubernamental, aunque con cierto recelo. El diario *La Palabra* advertía que restaba aún mucho por hacer en materia de hospedería:

Hasta ahora, puede decirse, no han existido hoteles de suficiente confort en esta ciudad como corresponde a su importancia y como requiere para albergar a quienes pueden venir a admirar tanta belleza natural como encierra Mendoza y que, como hemos dicho antes, encuentran en otras partes. De teatros y otros centros de diversión, estamos a la altura de una aldehuela. (...) El proyectado, ya en construcción, Hotel-Teatro-Casino, es un paso adelante que puede contribuir a que se siga en franca empresa de progreso. (Mendoza, centro de turismo, 11 de enero de 1924, s.p).

El terreno asignado para la obra fue el que había ocupado la penitenciaría, construida después del terremoto, y donde luego funcionó el Cuerpo de Bomberos: la manzana comprendida entre las calles Chile, Espejo, 25 de Mayo y Sarmiento, frente a la Plaza Independencia, corazón de la "ciudad nueva". El solar reunía las condiciones para albergar un nuevo e imponente equipamiento y completar otros de significación, también en el perímetro de la plaza, como el Colegio Nacional (1907-1910) y la Legislatura Provincial, luego de una obra de remodelación que había adecuado la antigua sede del Club Social al uso legislativo (1910).

El llamado a licitación se declaró desierto y el Estado resolvió celebrar un contrato con Mauricio Da Rosa, por el cual se comprometía a construir a su costo los inmuebles, por medio de una concesión "acordada por 30 años como máximo" (Provincia de Mendoza, 1925, p. 5089). La empresa de los ingenieros civiles Perrone y Ayerza fue la encargada de la obra, el proyectista y director técnico fue Alfredo Israel y como subcontratista de obra gruesa para la ejecución del "cemento armado" se desempeñó la empresa Mauricio Kinbaum y Cía.⁷ El comitente designó a Anunciado Virdó como inspector de obra, quien era integrante del equipo técnico de la Sección Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas de la Provincia.

El esquema general para el conjunto colocaba al hotel, con planta en U, ocupando el frente este y sur de la manzana, con la fachada principal sobre calle Chile y con vistas hacia la plaza Independencia. Hacia el norte, en la esquina del solar, se dispuso el teatro y detrás del hotel se ubicó el casino; vinculando los edificios por medio de galerías semicubiertas, terrazas y escalinatas exteriores. El complejo contaba además con cancha de tenis, en la esquina nor-oeste de la parcela.

El hotel ofrecía cien habitaciones y sesenta baños; dispuestos en departamentos de dos habitaciones con baño privado, dos habitaciones con baño compartido o habitaciones sin baño con opción de emplear

sanitarios comunes. Los servicios incluían agua fría, caliente y calefacción. Constituyó el primer edificio hotelero en Mendoza desarrollado en planta baja y un piso superior. El desnivel del terreno hacia el nor-este de la parcela permitió incluir en el ala este de habitaciones un entrepiso, de manera que completaba dos niveles sobre la planta baja.

La complejidad del programa arquitectónico incluyó salón para fiestas, sala de lectura, comedor general y comedor para niños, cocina propia con frigorífico, bar y lavandería. La tecnología "contra temblores", que conformó un esqueleto de vigas y columnas de hormigón armado, permitió una importante innovación tipológica: por una parte, resolver de manera eficiente la zonificación del edificio, con todas las áreas públicas en planta baja y las habitaciones en planta alta. En segundo lugar, las circulaciones se hacían por corredores cubiertos, a resguardo de las inclemencias climáticas; a diferencia de los antiguos hoteles donde la circulación se articulaba desde los patios. Finalmente, el desarrollo en dos niveles demandó bloques de circulaciones verticales tanto de uso público (que incorporó ascensor) como de servicio, garantizando una rápida evacuación del edificio en caso de sismo o incendio. Espacialmente, destacaba la doble altura del hall principal del hotel. (Figura 13)

Respecto del lenguaje elegido, "todos los edificios se inspiraron en el clasicismo francés" (Bórmida y Moretti, 2005, p. 109), con base en los principios de simetría y ritmo en las fachadas, de gran sobriedad, donde alternaban vacíos y llenos en una composición armónica y serena. Los muros del hotel se trataron con revoque símil piedra París; las ventanas, enmarcadas con molduras aplicadas que contrastaban con la horizontalidad de la fachada, presentaban antepechos y guardapolvos rectos apoyados en ménsulas. El acceso principal, jerarquizado por una amplia terraza sobre-elevada, concentraba la mayor riqueza decorativa: incorporó el orden gigante y "recursos estilísticos de la tradición grecorromana: frontis triangular, pilastras adosadas, arquiteabes, guirnalda y festones" (Favre, 1997, p. 60) Un



Figura 13. Corte y plantas, Plaza Hotel, 1935. Archivo Municipalidad Ciudad de Mendoza.

pretil ciego alternado con balaustres coronaba la azotea, apoyado en una cornisa saliente con un friso sin decoración, que unificaba la línea de remate del edificio.

La fotografía histórica permite conocer la ornamentación y el carácter de los espacios interiores: el salón de fiestas, posteriormente conocido como "Salón de los Espejos" fue el espacio predilecto de la sociedad mendocina y de la clase política, tanto para las reuniones sociales como para los banquetes oficiales. Ofrecía un marco apropiado para las celebraciones, en un ambiente de lujo y confort. Por primera vez un hotel de la ciudad igualaba la oferta de los balnearios termales de montaña, inaugurados hacia el cambio de siglo. El gusto por lo francés se evidenció en el Plaza Hotel: el Salón de los Espejos contaba con piso *parquet*, *boiseries* en el tercio inferior de los muros, grandes espejos alternados con paneles entelados en el alzado de los

paramentos, estucos en columnas y apliques decorativos en yeso en el remate de los muros y en cielorrasos. Como equipamiento del imponente salón, se emplearon arañas de cristal y muebles estilo Luis XVI. El hall de doble altura mantuvo el mismo carácter: estaba ricamente decorado con alfombras, muebles de estilo y lámparas con plafones de cristal. Una importante lámpara escultórica con figuras de querubines constituía el foco de atención en el centro del espacio, flanqueado por una escalinata palaciega que conducía al sector de habitaciones.

El comedor, más austero, presentaba papeles decorativos en muros, plafones de cristal opalino, muebles de madera y cortinas tipo visillo. Pisos de *parquet* y cielorrasos aplicados de yeso con molduras perimetrales completaban la ornamentación del espacio. (Figuras 14 y 15)



Figuras 14 y 15. Salón de los Espejos. *La Quincena Social*, 1925a, s.p.; y comedor del Plaza Hotel. El Casino de Mendoza. Centro de sociabilidad y distracción, 1933, s.p.

Las publicidades de la época dieron cuenta de los adelantos ofrecidos por el hotel y su oferta gastronómica. Una publicidad de 1925, a poco tiempo de la inauguración, señalaba: "Plaza Hotel Mendoza. 100 habitaciones con baño. Grandes salones de fiestas. Amplio, Moderno, Confortable y recientemente inaugurado. Ofrece comodidades y halagos hasta ahora desconocidos en Mendoza" (*La Quincena Social*, 1925b, s.p.). La misma

publicación sumó comentarios prometedores en su edición de noviembre del mismo año: "ofrece a Ud. alojamientos confortables y una mesa a la altura de las mejores de Sud-América. Sus espaciosos y artísticos salones constituyen el marco social en que se realizan los grandes bailes, conciertos y Té Danzantes que congregan a nuestra mejor sociedad" (*La Quincena Social*, 1925a, s.p.), lo que dejaba en claro el posicionamiento del hotel

como escenario destacado de la sociabilidad mendocina.

La revisión de artículos en prensa y de revistas de actualidades permite señalar que, a partir de la inauguración y puesta en funcionamiento del complejo, la cuestión del turismo se instaló definitivamente en Mendoza, como parte de la agenda política y desde los grupos sociales con injerencia en la temática como problemática a resolver, dada su categorización como nueva industria, que se vislumbraba con grandes perspectivas. La iniciativa fue ampliamente difundida por la prensa de la época y en publicaciones periódicas, y el hotel se incorporó exitosamente al imaginario colectivo de la oferta hotelera mendocina.

Esta situación cristalizó en un proceso de cambio más profundo, acaecido en los primeros años de la década siguiente, que apenas puede esbozarse en este escrito. En efecto, desde 1932 y con el advenimiento de las administraciones conservador-demócratas en Mendoza, el cambio de mentalidad comenzó a concretarse a partir de políticas públicas de instalación de equipamientos, de desarrollo de vías comunicacionales, de promoción del turismo, de fomento a la construcción de hoteles, de realización de ferias industriales y de instauración de festividades anuales.⁸

4. Consideraciones finales

La investigación concluye en la comprobación de la hipótesis de partida: la modernización que experimentó Mendoza impactó no sólo en la resolución material de los hoteles, sino también en las representaciones que circulaban en torno del alojamiento; y en general de la provincia, en su prefiguración como destino turístico.

Los cambios introducidos por la revolución tecnológica contribuyeron a forjar un lento y sostenido proceso de innovación arquitectónica. La irrupción del Estado en el mercado hotelero significó un salto cualitativo en relación con la oferta existente; y propició la circulación de representaciones generadas y retroalimentadas por el mismo Estado y por

las empresas familiares dentro del rubro. A ello se suma la acción de herramientas de difusión como periódicos, revistas de actualidades, postales y álbumes conmemorativos, que plasmaron en reseñas y fotografías las características salientes de los hospedajes y de Mendoza en su carácter de destino turístico. Sumado a ello, la inmigración aportó nuevas formas de interacción y por tanto de uso de los espacios destinados al ocio, haciendo cada vez más evidente la transformación de las prácticas asociadas.

Así, se detectaron instancias precursoras de sociabilidad en las tertulias de almuerzo, té de la tarde y cena; o bien actividades propias de los círculos aristocráticos; como juegos de azar, billar, lectura y consumo social de tabaco y alcohol. Rápidamente se ampliaron, incluyendo otro tipo de actividades colectivas; como reuniones, despedidas y homenajes. El Plaza Hotel inauguró una amplia oferta deportiva y recreativa, con cancha de tenis, el primer casino de gestión estatal de la provincia y un teatro. Los suntuosos salones del hotel se posicionaron como lujoso escenario de "tés danzantes", conciertos, reuniones y bailes de la alta sociedad y la dirigencia política.

El análisis de los edificios previos a 1925 permitió corroborar que la edilicia hotelera respondió a múltiples escalas y tipologías: las espacialidades relevadas se articularon en todos los casos en torno a patios embaldosados, a partir del esquema de la casa pompeyana, con algunas variantes; o bien a partir de esquemas más complejos, donde se observa la disposición de patios en paralelo, siempre en edificios desarrollados en planta baja. La mejora de los servicios sanitarios y la amplia gama de materiales incorporados a través de la importación permitieron agrupar estos servicios, evidenciando una flexibilidad creciente en los partidos arquitectónicos. La tecnología constructiva detectada pone de manifiesto el aspecto material de la innovación aludida, a partir del empleo exclusivo del ladrillo cocido, reforzado con flejes o barras de acero; o bien la aparición de estructuras de "cemento armado", con mampostería de ladrillo encadenada por un sistema de vigas

y columnas de hormigón. La inauguración del Plaza Hotel introdujo una respuesta novedosa, con un esquema extendido en el terreno: zonificación, circulaciones a cubierto y núcleos de escaleras que facilitaron la disposición en uno y dos niveles sobre planta baja redundaron en una mayor complejidad, tanto tipológica como funcional, del partido arquitectónico. Además, incorporó la jardinería entre los edificios del complejo. Para todos los casos analizados, el lenguaje se mantuvo en los historicismos o eclecticismos propios de ese momento histórico, en variantes italianas en los ejemplos anteriores a 1925 y de filiación francesa en el caso del Plaza Hotel.

Respecto de las representaciones sociales examinadas en torno a la construcción discursiva del destino "Mendoza", puede afirmarse que se manifiestan dos momentos de emergencia: uno inicial, marcado por una cualidad pasiva, ligada a una concepción del visitante como mero observador de los paisajes y bellezas naturales. Esta fase coincide con una ausencia absoluta de medidas de explotación y aprovechamiento. Un segundo momento, impregnado del carácter modernizador que involucró un posicionamiento de avanzada, revela una actitud enérgica de la clase política, direccionada a fines concretos, donde la calidad de la oferta hotelera fue considerada crucial para la atracción de visitantes. Estas actuaciones pioneras jalaron el cambio de mentalidad respecto de las posibilidades económicas y sociales de la actividad turística, y sentaron un valioso precedente en el posicionamiento de Mendoza, aunque sus consecuencias se hicieron palpables recién en la década siguiente.

Notas

¹ Algunos avances en esta misma línea de investigación fueron presentados en el Segundo Congreso Ibero-americano de Historia Urbana -II CIHU, celebrado en Ciudad de México, del 25 al 29 de noviembre de 2019, con la ponencia titulada *Tensiones y dinámicas entre los espacios del ocio urbano y el turismo medicinal: el caso de Mendoza (1890-1930)*.

² La conceptualización de *modernidad* a la que adhiere este trabajo está vinculada a los orígenes del capitalismo, donde la tecnología es un elemento importante marcado en la Ilustración. Cabe destacar que debe diferenciarse en esta conceptualización, el término “modernización” del término “modernismo”, ambos característicos del siglo XX. Según Marshall Berman: “el pensamiento sobre la modernidad está dividido en dos compartimientos diferentes, herméticamente cerrados y separados entre sí: la «modernización» en economía y política; el «modernismo», en el arte, la cultura y la sensibilidad” (Berman, 1988, p. 82).

³ La primera administración lencinista fue llevada adelante por José Néstor Lencinas (1918-1920), la segunda por Carlos Washington Lencinas (1922-1924) y la tercera por Alejandro Orfila (1926-1928). En cuanto a su ideología, el radicalismo lencinista “planteó un discurso anti-oligárquico”, exaltaba la dignidad del trabajador y de sus conquistas; y “logró avances en materia de legislación social” (Lacoste, 1994, pp. 46, 47).

⁴ Este artículo entiende la cuestión de la periferia como una mixtura de dos conceptos: por una parte, como *habitus* propio de la sociedad, que provoca la ilusión de un modelo extranjero que marca el rumbo (Kreimer, 2019); reforzado por la lucha cultural que le reporta su “triple herencia” (Blanco Aguinaga, 1995): aquí vislumbra en el ámbito de las ideas “un predominio del mundo yanqui, mientras que en la esfera de los avances tecnológico-materiales sigue al mundo europeo” (Blanco Aguinaga, 1995, p. 116).

⁵ La *Guía de Mendoza* de 1890 no fue pensada para uso de visitantes o turistas (en el sentido moderno del término “turismo”), sino para circulación dentro de la provincia, con información general del rubro comercial e industrial. Ofrecía direcciones de reparticiones públicas, nombres y direcciones de los responsables del gobierno municipal y provincial, datos de las sociedades de beneficencia y agrupaciones de inmigrantes, legislación referida a cuestiones de la vida cotidiana (tratamiento de

residuos, servicio doméstico, servicios funerarios), datos sobre ferrocarriles, avisos profesionales y publicidades de comercios.

⁶ Esta caracterización de la ciudad de Mendoza se remonta al civitismo, a partir de la construcción de una representación social “todavía vigente”, en palabras de Ponte (1999). La “administración modernista” de Emilio Civit (1907-1910) abordó diversas problemáticas, excediendo las materializaciones en el ámbito exclusivo de la ciudad. En efecto, legisló también sobre cuestiones referidas al termalismo en la montaña: en 1907 por ley N°401 gestionó la construcción de un pabellón para “enfermos pobres” en las termas de Cacheuta; y por ley N°519/1910 llamó a licitación para la instalación de un “moderno” hotel y casino; lo que sentó las bases de la explotación turística sistemática del lugar.

⁷ Mauricio Kinbaum & Cía. era el nombre de la empresa especializada en cemento armado, dirigida por el ingeniero civil Mauricio Kinbaum. Sus oficinas se encontraban en Lavalle 1268, Buenos Aires. Además del Plaza Hotel, “construyó el edificio para la casa Bunge y Born, proyectado por el arquitecto P. Naeff.” (Fallace, 2010, p. 131).

⁸ Para profundizar más sobre el tema, se sugiere revisar el reciente trabajo de Cecilia Raffa, *Construir Mendoza* (2020), que aborda las políticas públicas y concreciones en materia de salud, educación, vivienda, turismo y asistencia social, en el período 1932-1943.

Referencias

- Banchs, M. A. (1994). Desconstruyendo una desconstrucción: lectura de Ian Parker (1989) a la luz de los criterios de Parker y Shoter (1990). *Papers on social representations*, (3), 52-74. Recuperado de http://www.psr.jku.at/psr1994/3_1994banch.pdf
- Blanco Aguinaga, C. (1995). El modernismo desde la periferia. *Revista de Filología y Lingüística de la Universidad de Costa Rica*, 1, 115-124. Recuperado de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/filyling/article/view/20280/20582>
- Berman, M. (1988) *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI.
- Bianchi, P. (2020). El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950). *Claves. Revista De Historia*, 6(11), 351-379. <https://doi.org/10.25032/crh.v6i11.13>
- Bianchi, P. y Villalobos, A. M. (2020). Los poblados históricos del área de frontera en la naciente del Río Mendoza: Un testimonio de la modernidad finisecular (1890-1950). *Anales De Investigación En Arquitectura*, 10(2), 65-87. <https://doi.org/10.18861/ania.2020.10.2.2987>
- Bianchi, P. y Villalobos, A. M. (2019). La modernidad en Mendoza (1890-1930): el enclave Cacheuta como testimonio de montaña. *Anales De Investigación En Arquitectura*, 9(2), 69-88. <https://doi.org/10.18861/ania.2019.9.2.2923>
- Bórmida, E. y Moretti, G. (2005). *Guía de Arquitectura de Mendoza*. Sevilla: Junta de Andalucía.
- Bórmida, E., Villalobos, A. M. y Ellena, L. (1990). Los italianos en la construcción de Mendoza después del terremoto de 1861. *Revista de la Universidad de Mendoza*, (8/9), 115-135. Mendoza: IDEARIUM. Recuperado de <https://www.um.edu.ar/ojs2019/index.php/RUM/article/view/149>
- Boyer, M. (2002). El turismo en Europa, de la edad moderna al siglo XX. *Historia Contemporánea*, (25), 13-31. Recuperado de <https://ojs.ehu.es/index.php/HC/article/view/5916/5596>
- Cirvini, S. (2011). Escuelas Argentinas. Discurso técnico y tipologías arquitectónicas: el caso de Mendoza 1861-1916. *Revista de Historia de América*, (144), 71-121.
- Cirvini, S. y Manzini, L. (2010). Las casas de la Constructora Andina. *Revista de Historia Americana y Argentina*, (45) (Tercera época), 135-175.
- Cirvini, S. (1989). Mendoza-La arquitectura de la reconstrucción posterremoto (1861-1884). *Revista de historia de América*, (108), 171-188.
- Cremaschi, V. (2015) Hoteles monumentales El impulso al turismo durante los gobiernos demócratas en la provincia de Mendoza, Argentina. (1930-1943). *CAIANA, Revista de Historia del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte (CAIA)*, (6), 101-118. Recuperado de https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/43107/CONICET_Digital_C.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- El Casino de Mendoza. Centro de sociabilidad y distracción (diciembre, 1933). *La Quincena Social*. Año XIII, (351), s.p.
- El Gran Hotel Italia (octubre-noviembre, 1925). *Revista Andina. Literaria, Artística, Comercial*. Año IV, (31-32), s.p.
- El Gran Savoia Hotel (octubre-noviembre, 1925). *Revista Andina. Literaria, Artística, Comercial*. Año IV, (31-32), s.p.
- Fallace, M. (2010). *Alemanes en la arquitectura argentina-Deutsche Architektur in Argentinien*. (1a ed.). Buenos Aires: Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. Recuperado de https://www.academia.edu/7858073/Arquitectura_e_ingenieria_de_Alemania_en_Argentina
- Favre, P. (1997). Historia del Casino y el Hotel Plaza. La Manzana de las Luces. *Revista Primera Fila*, (94), 56-60.
- Frampton, K. (1993). *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gili SA
- Gobierno de Mendoza. (1909). *Álbum Argentino Gloriantus. Provincia de Mendoza, su vida, su trabajo, su progreso*. Mendoza: Ed. Oficial.
- Gómez Centurión, F. (1908). Siluetas Andinas. *Nueva Era*. Año I, (9) (2da. época), s.p.
- Gran Hotel Galileo (octubre-noviembre, 1925). *Revista Andina. Literaria, Artística, Comercial*. Año IV, (31-32), s.p.

- Gran Hotel Nacional (octubre-noviembre, 1925). *Revista Andina. Literaria, Artística, Comercial*. Año IV, (31-32), s.p.
- Jodelet, D. (1986). *La representación social: fenómenos, concepto y teoría*. En S. Moscovici (comp.), *Psicología Social II* (pp.469-494). Barcelona: Paidós.
- Kreimer, P. (2019). *Science and society in Latin America: peripheral modernities*. Routledge.
- Lacoste, P. (2013). *El ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes centrales argentino-chilenos (1872-2013)*. Santiago: Ed. IDEA. Recuperado de <https://dlc.dlib.indiana.edu/dlc/bitstream/handle/10535/9703/EI%20OFFRR%20Trasandino.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Lacoste, P. (2004) Vida social en los Andes Centrales Argentino-Chilenos: hoteles de turismo, centros termales y deportes de alta montaña (1883-1939). *Historia y Geografía*, (18), 914-936.
- Lacoste, P. (2003). El Ferrocarril Trasandino y la construcción de la cordillera como espacio social (1843-1947). *Entrepasados*, (24/25), 177-197.
- Lacoste, P. (1994). *La Unión Cívica Radical en Mendoza y en la Argentina (1890-1946)*. Mendoza: Ediciones Culturales de Mendoza.
- Larrinaga, C. (2018). La hotelería de lujo en Madrid, 1892-1914. *Pasado Abierto*, 4(8), 8-26.
- Larrinaga, C. (2015). Ferrocarriles y termalismo: la configuración del espacio balneario en el País Vasco. *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco* (pp. 208-242). Universidad del País Vasco.
- La Quincena Social* (noviembre, 1925a) [Aviso publicitario]. Año VII, (157), s.p.
- La Quincena Social* (febrero, 1925b) [Aviso publicitario]. Año VI, (139), s.p.
- La Quincena Social* (febrero, 1924) [Aviso publicitario]. Año V, (115), s.p.
- Lloyd, R. (Dir.) (1911). *Impresiones de la República Argentina en el Siglo Veinte. Su historia, gente, comercio, industria y riqueza*. Londres: Greater Britain Publishing Company Ltd.
- Luis, N. (2020). Agua potable y red cloacal. La extensión de los servicios sanitarios en Mendoza durante las gobernaciones lenicistas (1918-1928). *Revista de Historia Americana y Argentina*, 55(1), 115-153. Recuperado de <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/revhistoriargenya/article/view/3477/2483>
- Luis, N. y Raffa, C. (2020). Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943). *Coordenadas*, 7(2), pp. 146-172. Recuperado de <https://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/coordenadas/article/view/17593/pdf>
- Mateu, A. M. (2004) Entre el orden y el progreso (1880-1920). En A. A Roig, P. Lacoste, y M. C Satlari (comp.), *Mendoza, a través de su historia* (pp. 247-288). Mendoza: Caviar Bleu.
- Mendoza, centro de turismo (11 de enero de 1924). *La Palabra*, Mendoza, s.p.
- Moscovici, S. (1981). On social representations. *Social cognition: Perspectives on everyday understanding*, 8(12), 181-209.
- Moscovici, S. (1979) *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: HUEMUL
- Nueva Era* (junio, 1907a) [Aviso publicitario]. Año I, (1), p. 28.
- Nueva Era* (junio, 1907b) [Aviso publicitario]. Año I, (1), p. 21.
- Pastor, G., y Raffa, C. (2013). Huellas de relatos en movimiento. Los patrimonios emergentes del itinerario argentino-chileno de casas de postas: la ruta mendocina. En Nicoletti, M. A. y P. Nuñez, (Comps.), *Araucanía-Norpatagonia: la territorialidad en debate. Perspectivas ambientales, culturales, sociales, políticas y económicas*, Bariloche, IIDYPCA-CONICET/UNRN (pp. 32-53). Recuperado de <https://colegioturismo2013.files.wordpress.com/2013/05/trabajo-sobre-jesuitas-de-parte-de-graciela-montero.pdf>
- Pastoriza, E. y Torre, J. C. (2019) *Mar del Plata, un sueño de los argentinos*. Buenos Aires: Edhasa.
- Pastoriza, E. (2011). *La Conquista de Las Vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- Peck, A. S. (1914). *La excursión sudamericana*. Londres: Hodder y Stoughton. Recuperado de <https://www.gutenberg.org/files/59715/59715-h/59715-h.htm>
- Pérez, F. (1890). *Guía de Mendoza para el primer semestre de 1890*. Año IV. Mendoza: Bazar Argentino.

- Ponte, J. R. (2008). *Mendoza, aquella ciudad de barro. Ilustrado: historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Mendoza: CONICET.
- Ponte, J. R. (1999). *La fragilidad de la memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885-1910*. Mendoza: Ediciones fundación CRICYT.
- Provincia de Mendoza. (1925). *Recopilación de Leyes. Ministerio de Industrias y Obras Públicas (1896-1924)*. Tomo XIII.
- Raffa, C. (2020). *Construir Mendoza: obras y políticas públicas en el territorio: 1932-1943*. Mendoza: Comité Editorial IHA - Instituto de Historia del Arte - Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Libro digital, PDF disponible en https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/15153/raffa-construirmendoza.pdf
- Raffa, C. (2018). El avance del Estado: arquitectura y políticas públicas en el territorio (Mendoza - Argentina, 1932-1943). En *Avances del Cesor*, 15(19), 25-47. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6758740>
- Raffa, C. (2016). "Plazas fundacionales: el espacio público mendocino entre la técnica y la política 1910-1943". (1a ed. Ilustrada). – Guaymallén. <https://bdigital.uncu.edu.ar/9256>
- Raffa, C., y Pastor, G. (2012). Representaciones, turismo y Estado. Imágenes y discursos en torno de los paisajes culturales de Mendoza (Argentina). *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(5), 467-476.
- Nacional Hotel (1920). *Los Andes, Edición Conmemorativa 1882-1920*, Mendoza, p. 299.
- Sautu, R., Boniolo, P., Dalle, P. y Elbert, R. (2005). *Manual de metodología*. Buenos Aires: CLACSO, colección Campus Virtual.
- Tedeschi, E. (1972). *Teoría de la arquitectura*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Trachana, A. (2011). *Historia y proyecto. Una revisión de los conceptos de tipo y contexto*. (1a. ed.). Buenos Aires: Nobuko.
- Van Dijk, T. (2016). Estudios críticos del discurso: un enfoque sociocognitivo. *Discurso y Sociedad*, (10), 137-162. Recuperado de [http://www.dissoc.org/ediciones/v10n01/DS10\(1\)Van%20Dijk.pdf](http://www.dissoc.org/ediciones/v10n01/DS10(1)Van%20Dijk.pdf)

Pablo F. Bianchi

Arquitecto por la Universidad de Mendoza. Profesor Adjunto en el Taller de Integración Proyectual- Arquitectura II, y con extensión de ese cargo se desempeña en la asignatura Diseño Urbano 1 en la carrera Arquitectura, Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo. Doctorando en la VII Edición del Doctorado en Arquitectura (FAUyD, UM). Grupo Historia y Conservación Patrimonial, Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (INCIHUSA - CONICET). Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo. Av. Ruiz Leal s/n Parque General San Martín. (CP 5500) Mendoza, Argentina.

pfrbianchi@yahoo.com

<https://orcid.org/0000-0001-9941-3881>

Modernidade, estabelecimentos cinematográficos e a construção da cidade: Vitória, Espírito Santo, Brasil (1901-1959)

Modernity, Cinematographic Establishments and the Construction of the City: Vitória, Espírito Santo, Brazil (1901-1959)

Lucas Barata Wingler

Eneida Maria Souza Mendonça

Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU). Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo, Brasil

Abstract

This study aims to understand what relationship venues that performed cinematographic exhibition, which emerged as representations of modernity and here conceptualized as “cinematographic establishments”, had with the urban space of Vitória, capital of the Brazilian State of Espírito Santo. Within this spatial contour, this study investigates how these urban forms became spatialized in the context of the intra-urban centrality dynamics between 1901 (the year of the first cinema exhibition in a closed venue in Vitória) and 1959. Methodologically, in the first place, a bibliographic survey was carried out in physical and digital collections, followed by the formulation of the problem, and lastly, was performed an organization of the themes discussed in this paper, which are: the processes and aspects related to centrality in the context of the perspectives of research on urbanization; the formation of the urban space of the capital of Espírito Santo and the cinematographic market and its relationship with the urban space.

Resumo

O objetivo deste estudo é compreender a relação entre os espaços que realizaram a exibição cinematográfica, surgidos como representações da modernidade e aqui conceituados como “estabelecimentos cinematográficos”, com o espaço urbano de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo. Nesse contorno espacial, investigou-se como essas formas urbanas se espacializaram no contexto da dinâmica da centralidade intraurbana entre 1901 (ano da primeira exibição cinematográfica em recinto fechado em Vitória) e 1959. Metodologicamente, em primeiro lugar, realizou-se um levantamento bibliográfico em acervos físicos e digitais, seguido da formulação da problemática e, por fim, foi realizada uma organização dos temas abordados neste trabalho, quais sejam: os processos e aspectos relacionados à centralidade no contexto das perspectivas da pesquisa em urbanização; a formação do espaço urbano da capital capixaba e o mercado cinematográfico e sua relação com o espaço urbano.

Keywords: modernity, cinema, centrality, Vitória

Palavras-chave: modernidade, cinema, centralidade, Vitória

Introdução

O objetivo principal deste artigo é relacionar as transformações no espaço urbano da capital do Espírito Santo com o desenvolvimento da atividade cinematográfica neste mesmo recorte espacial entre os anos de 1901 e 1959, a partir da implantação de estabelecimentos para exibição cinematográfica.

Tendo como base essa problemática fundamental, outras questões derivadas emergem para serem analisadas no período citado. Qual a espacialidade e a temporalidade da atividade cinematográfica em Vitória? Como se desenvolveu o mercado cinematográfico na capital capixaba? Quem foram os agentes econômicos (indivíduos e organizações empresariais) envolvidos?

Os procedimentos metodológicos envolveram um levantamento bibliográfico em fontes documentais específicas de acervos físicos de bibliotecas e arquivos públicos locais e coleta de dados quantitativos em fontes eletrônicas e impressas. Em seguida, foi realizado o mapeamento dos estabelecimentos cinematográficos e a investigação das datas de início e encerramento de suas atividades. O estudo permitiu organizar o recorte temporal em períodos de análise relacionados a eventos-símbolos entendidos como marcos de transições, mas que não se constituem, obrigatoriamente, em pontos de ruptura paradigmática, podendo ser também eventos de continuidade. Esses períodos de análise referem-se à dinâmica da instalação de estabelecimentos cinematográficos, que foram associados ao processo de modernização que a cidade de Vitória vivenciava, relacionado ao desenvolvimento econômico e à infraestrutura urbana.

Nas palavras de Sousa (2014), a temática cinema/cinemas pode ser analisada no âmbito da Geografia Humana por meio de duas perspectivas.

A diferença primordial entre as duas perspectivas é que a primeira analisa o conteúdo geográfico dos filmes sejam eles curta metragem, longa metragem,

documentário ou animação, por exemplo. Já a segunda analisa as salas de exibição segundo um levantamento quantitativo, concentração por áreas específicas ou eixos de tráfego, etc. Os cinemas, bem como as atividades de comércio varejista e outros serviços, imprimem no espaço uma lógica de distribuição dotada de intencionalidades (...) No entanto, esse conjunto (...) pode variar no tempo e no espaço, fazendo com que a localização das atividades migre conforme for mais vantajoso para cada uma delas. Lembra-se, a propósito, que, de acordo com o sistema capitalista vigente, a localização mais desejada será aquela com melhor custo-benefício, ou seja, com maior lucratividade para o empreendedor. (Sousa, 2014, p. 08)

No escopo deste artigo, adotou-se a segunda perspectiva de análise, quer seja, aquela que entende os cinemas como elementos integrantes do espaço geográfico. Tal opção diz respeito ao intuito deste artigo em realizar uma contribuição à análise na alocação dos ambientes que realizaram atividade cinematográfica associados com o histórico de ocupação do(s) espaço(s) edificáveis, pelo viés do estudo dos processos aos quais o espaço urbano foi submetido.

Sobre o recorte temporal, foi selecionado o intervalo entre os anos de 1901 (ano da primeira exibição cinematográfica em um ambiente fechado) e 1959, com a consolidação do período áureo do cinema. No que concerne ao recorte espacial, percebeu-se que além da cidade de Vitória, como objeto de análise principal, foi importante incluir também os municípios adjacentes, cujas relações espaciais foram se estreitando no contexto de um processo de metropolização durante o século XX. Portanto, o primeiro estágio ao qual o artigo se desdobra, o Centro de Vitória, foi a área pioneira e principal da concentração simbólica da atividade cinematográfica durante grande parte do século XX. Por outro lado, a lente analítica foi aplicada também sobre outros bairros, tanto da capital quanto dos seus municípios adjacentes, Vila Velha, Cariacica e Serra, como

importantes áreas de centralidade, marcadas, entre outros elementos, por estabelecimentos cinematográficos.

Assim, como um dos indicativos de centralidade urbana, os cinemas foram elementos com a capacidade de polarizar os fluxos, principalmente no Centro de Vitória, forma-produto de um processo longo de centralização e que durante a década de 1950 ainda era a área principal na concentração de serviços para o próprio município e para os vizinhos. No entanto, as gradativas inaugurações de estabelecimentos cinematográficos em outros bairros e em cidades vizinhas, sugerem que estes estariam alcançando novas condições econômicas e infraestruturais, a partir de um processo de urbanização que fomentava a policentralidade.

Optou-se por lançar mão do termo “estabelecimentos cinematográficos”¹ de modo a abranger todas as diferentes categorias de ambientes identificadas e catalogadas neste artigo, para além das salas de cinema propriamente ditas. Portanto, ao ser utilizado o termo “sala de cinema”, refere-se aqui a apenas uma categoria de ambientes fechados planejados e construídos exclusivamente para a exibição cinematográfica.

Inicialmente, a implantação dos estabelecimentos cinematográficos no século XX, no recorte espacial selecionado ocorreu na área que se tornou o Centro de Vitória (Mapa 1), onde, historicamente, também havia se iniciado a ocupação da cidade no século XVI.



Mapa 1. Localização da cidade de Vitória, do bairro Centro de Vitória e dos municípios adjacentes. IBGE, IJSN e Prefeitura Municipal de Vitória.

Esta área, que ainda abriga a sede do Governo Estadual, uma parte importante do complexo portuário da região metropolitana e se configura como um importante polo residencial e de comércio popular, começou a ser submetida a grandes transformações espaciais a partir do início do século XX, em consequência de um ideário de modernidade² que refletiu em crescimento urbano e populacional. No decorrer do tempo, a instalação dos estabelecimentos cinematográficos relacionou-se à lógica conduzida de um conjunto de agentes que desempenharam forças no intuito de instalá-las em áreas da cidade propícias ao seu desenvolvimento como atividade econômica e cultural.

Durante o decorrer da primeira metade do século XX, o atual Centro de Vitória se confundia com a cidade como um todo e as administrações estaduais e municipais delinearão mais espaços edificáveis, por meio de sucessivos planos urbanísticos, que ora embelezavam os traçados que já existiam, ora os expandiam (Botechia e Borges, 2014). E tal ímpeto, permeado pelos ideais modernos e pela força da produção cafeeira, fez com que a cidade fosse se distanciando cada vez mais da paisagem de cidade colonial e “provinciana”, com a perspectiva de se tornar uma urbe com “ares” de modernidade, como os principais polos do país, Rio de Janeiro e São Paulo.

A invenção da técnica cinematográfica como um reflexo da modernidade

Entendidos enquanto equipamento de lazer e cultura, os estabelecimentos cinematográficos engendraram, em diferentes momentos, distintos significados sociais e diversas formas de sociabilidade urbana (ou seja, contato social em torno de uma atividade afim) na cidade de Vitória e nos municípios adjacentes. E como um símbolo da modernidade e utilizado como representação do desejo de progresso e civilidade, o cinema afetou e foi afetado pelas modificações no modo de vida das sociedades urbanas. Logo, a análise sobre as dinâmicas e

processos que na atualidade conformaram as cidades não pode ser alheia à discussão sobre a importância destes elementos na produção do espaço urbano, seja economicamente, seja pela organização dos fluxos financeiros, de investimentos em infraestrutura, ou por sua importância simbólica e cultural, ao contribuir com a vida cotidiana e identidade com os territórios.

Portanto, levar em consideração as transformações urbanas e as novas formas de interação entre os indivíduos é compreender também os movimentos históricos envolvidos na produção de inovações tecnológicas industriais que culminaram no desenvolvimento da técnica cinematográfica, que já nasceu urbana. Segundo Singer (2001, p. 116), a “modernidade tem que ser entendida como um registro da experiência subjetiva fundamentalmente distinto, caracterizado pelos choques físicos e perceptivos do ambiente urbano moderno”. Ainda nas palavras de Singer (2001), o impacto da modernidade no urbano não alterou somente as práticas cotidianas fortuitas, mas também todas as experiências que eram programadas. E à medida que acontecia um adensamento no ambiente urbano, o mesmo ocorria com as sensações dos entretenimentos urbanos comerciais, como o cinema.

Na visão de Kuster (2015, p. 221), atribuir uma data de nascimento ao cinema é uma tarefa difícil, pois “quanto mais retornamos no tempo, mais encontramos indícios de tentativas múltiplas de criação e projeção de imagens, seja em movimento, sejam estáticas”. Apesar de a França ser considerada no imaginário popular como o país inventor do cinema, a historiografia fornece uma quantidade de dados suficientes para se afirmar que a utilização de técnicas de projeção de imagens em movimento precede a exibição dos irmãos Lumière do Grand Café na Paris de 1895, sendo que essa nem mesmo havia sido a exibição inaugural de sua invenção, visto que eles já haviam apresentado projeções em congressos científicos. Considera-se este momento, de acordo com a bibliografia pesquisada, não como ‘o nascimento do

cinema', mas sim, como o registo amplamente aceito do início das exibições públicas com objetivos comerciais desta atividade, em conformidade com Malverdes (2011). Pesquisadores da história do cinema convergem para o pensamento de que essa técnica de projeção de imagens surge paralelamente na Europa e nos Estados Unidos no final do século XIX (Santos, 2010), no bojo de uma cultura racionalista e moderna, no qual eram elaboradas técnicas inovadoras para acelerar os processos industriais (Costa, 2005). Nesse sentido, vários maquinários foram inventados com denominações diferentes, sendo o mais famoso deles nomeado omniógrafo, que foi chamado posteriormente de cinematógrafo.

Alves e Locatelli (2013, p. 3) argumentam que a transição da pré-modernidade para a modernidade foi evidenciada pelas mudanças paradigmáticas da sociedade, sendo que uma dessas mudanças foi a forma que a indústria cinematográfica assumiu no contexto da própria modernidade:

Após a sua primeira fase em meio a atrações circenses e de feiras, a obra cinematográfica ganha narrativa em seu corpo artístico e uma nova espécie de parque exibidor surge para acompanhar a ascensão da linguagem cinematográfica em meio à população urbana moderna, a sala de exibição.

Os autores pontuam que os espetáculos artísticos chamados de *vaudevilles* surgiram por volta da década de 1880 nos EUA, começaram a se popularizar, alcançando a Europa e o Brasil, onde fizeram sucesso até a década de 1930 (Alves e Locatelli, 2013). Entre as diversas atrações dos *vaudevilles* estavam salas de concerto, apresentações de cantores populares, "circos de horror", museus e literatura burlesca, comediantes, acrobacias, truques de mágica e animais adestrados (Singer, 2001).

Em Alves e Locatelli encontramos o seguinte esclarecimento:

Neste momento, o cinema ainda não possui o seu parque exibidor próprio, voltado

arquitetonicamente e tecnicamente ao espetáculo cinematográfico. Nos Estados Unidos houve a criação das primeiras salas de espetáculos exclusivamente dedicadas ao cinema, essas chamadas de *nickelodeon*, eram lojas transformadas em teatro, normalmente com capacidade para várias centenas de lugares e cuja entrada custava um níquel (Abel, 2001). Essa mudança de instituição, a qual exhibe o espetáculo cinematográfico, é um momento de ruptura com o antigo costume de exibição em vaudevilles e ambulantes que andavam de cidade em cidades apresentando obras a partir do seu projetor cinematográfico. (2013, p. 2)

Assis (2006, p. 17) assinala que:

As salas de cinema surgem em um cenário urbano no final do século XIX, constituindo um espaço específico da modernidade, em que um grande número de pessoas reunidas se deparam com uma nova tecnologia de percepção e reprodução do mundo o que possibilita novos hábitos. Os cinemas exibem uma mercadoria cultural que favorece um novo tipo de interação social. Por isso, nem o cinema, nem a modernidade podem ser entendidos fora do contexto da cidade (...).

No Brasil, o ideário de "modernidade" surge envolto em contradições, de acordo com Mendonça, que discorre:

a produção do moderno (entendida como o novo e transformador do modo de viver) num país configurado por estruturas sociais retardatárias do progresso capitalista – produção essa que, na sua constituição, já estava imbricada no arcaico e tradicional – deu-se pela imitação de traços exógenos à realidade periférica, com a recriação do velho em novos formatos e preservando vestígios de estruturas do passado. A apropriação da modernidade urbana se realizou pela criação das condições de infraestrutura urbana, promovida pelo desenvolvimento econômico do capitalismo. (...) Assim sendo, o moderno transparece nas formas espaciais da

cidade em sua morfologia e arquitetura e nas novas condições de vivência da cidade possibilitadas pelos novos serviços e aparelhos urbanos. (Mendonça, 2014, p. 105)

Ao se entender o cinema como uma expressão da modernidade, averiguou-se que foi nos últimos anos do século XIX que essa técnica chegou ao Brasil.

Segundo Gomes (1996), a primeira projeção cinematográfica do país ocorreu em julho de 1896 na Rua do Ouvidor, na cidade do Rio de Janeiro, a então capital da República. A Rua do Ouvidor, naquele momento histórico, uma das principais vias da cidade, abrigava os principais jornais, as principais confeitarias, livrarias e lojas, o que demonstra que o mercado cinematográfico sempre buscou se instalar em áreas com vibrante centralidade intraurbana. Gomes (1996, p. 8) explica que “a novidade cinematográfica” só não chegou antes ao Brasil devido “ao razoável pavor que causava aos viajantes estrangeiros a febre amarela que os aguardava pontualmente a cada verão”. Em outras partes da Europa ocidental e nos Estados Unidos já haviam sido feitas exibições no inverno do hemisfério norte, enquanto que na cidade do Rio de Janeiro o aparelho de projeção só desembarcava no inverno brasileiro. Este evento contou com a utilização do aparelho chamado de cinematógrafo, que havia sido inventado no ano anterior na França pelos irmãos Auguste e Louis Lumière.

Algumas transformações espaciais pelas quais a cidade do Rio de Janeiro havia experienciado possibilitaram que lá, pioneiramente, ocorresse a implantação de salas de cinema no Brasil: o ideário de modernidade urbana e social que era proposta pelas classes dominantes, a instalação da rede de distribuição de energia elétrica na cidade, a formação de técnicos especializados nos processos cinematográficos e financiamento de investidores estrangeiros no cinema como produção e exibição (Alves e Locatelli, 2013). Em 1897, foram realizadas várias sessões de exibição em salões de diversões da Capital Federal. Durante a década

seguinte, o cinema sofreu uma estagnação tanto como atividade comercial pela exibição de rolos de filmes importados como pelas dificuldades de produção artesanal local, ambas tinham como obstáculo a insuficiência de energia elétrica.

Já em 1907 ocorreu a primeira expansão da rede de distribuição elétrica, produzida industrialmente, e o comércio cinematográfico floresceu (Gomes, 1996). Naquele ano, segundo Gonzaga (1996), foi inaugurado no Rio de Janeiro o Grande Cinematógrafo Parisiense, na Avenida Central, a primeira sala de cinema no país construída exclusivamente para a exibição de filmes. Gonçalves (2009) argumenta que mesmo antes de 1907, o espetáculo cinematográfico já era muito prestigiado na cidade do Rio de Janeiro, pois o caráter “mágico” das imagens em movimento exercia grande encantamento sobre o público, que identificava paisagens e reconhecia pessoas da cidade nas projeções.

E, nas palavras de Alves e Locatelli (2013), a forma como a indústria cinematográfica se estabeleceu e o espaço que ela assumiu no urbano refletiram-se em uma mudança paradigmática da sociedade pré-moderna para a moderna. E após essa primeira fase, em meio a feiras e atrações circenses, o cinema ganhou mais força em seu “corpo artístico” e uma nova forma surgiu no espaço urbano brasileiro que se se modernizava, a sala de cinema.

Esforços político-administrativos para estruturação do espaço geográfico estadual no intuito de promover a centralidade de Vitória e seus reflexos na urbanização da capital capixaba no final do século XIX

No mesmo ano em que ocorreu a primeira apresentação do cinematógrafo no Rio de Janeiro, as exibições cinematográficas chegaram à Vitória, capital do Estado do Espírito Santo (Malverdes, 2008) que, naquele momento histórico, encontrava-se deslocada do centro econômico da recém-fundada

república. Durante grande parte do século XIX, a configuração espacial da Província do Espírito Santo estava composta por três regiões produtivas movidas pelo trabalho compulsório: ao norte, a região de São Mateus (produtora de farinha de mandioca); na porção central, a região abrangida por Vitória (capital da Província, que havia sido elevada oficialmente à categoria de cidade em 1823); e ao sul, a região de Cachoeiro de Itapemirim (que assim como o entorno da capital, produzia cana-de-açúcar).

Segundo Saletto (1996, p. 28), “por essa época teve início o cultivo do café, que iria permitir a efetiva colonização da Província. (...) e temos notícias de que era plantado nos sítios de Vitória”. A produção cafeeira era realizada por meio do trabalho compulsório, cuja mão-de-obra escravizada passou a ficar rarefeita por volta da metade do século XIX, no mesmo período em que passou a dividir espaço com o trabalho livre de imigrantes europeus. O advento dessa nova lógica trabalhista (que perpetuou o processo de exploração) juntamente com a política de colonização exercida a partir de 1850 possibilitou a ocupação das terras devolutas pelos imigrantes europeus da Província do Espírito Santo, principalmente nas serras. O objetivo era “elevar o contingente populacional, promover a ocupação territorial e expandir as potencialidades produtivas capixabas” (Campos Júnior, 1996, p. 76). Desse modo, a imigração associada com a difusão da pequena propriedade ocasionaria uma maior demanda por terras, causando aumento em seu preço e permitindo a formação de um mercado de terras, “que por sua vez seria o elemento viabilizador, capaz de transformar a terra num recurso de hipoteca em substituição ao escravo” (Campos Júnior, 2002, p. 57).

A produção de café, ao chegar em Vitória vinda do interior, era enviada para as casas comerciais exportadoras, que estavam localizadas imediatamente às margens da água e aguardavam os navios para embarcá-la. Como ainda não havia um porto estruturado, os navios atracavam ao largo da baía, e nos chamados trapiches, pequenos atracadouros,

as mercadorias eram levadas para serem embarcadas nas embarcações maiores.

Campos Júnior (1996) explica que a produção cafeeira desenvolvida na região polarizada por Vitória não concentrou excedente que pudesse ser direcionado a atividades urbanas, como ocorrera em São Paulo. Pelo contrário, o excedente capixaba estivera concentrado na comercialização, ocasionando acumulação nas poucas empresas que exerciam esta atividade.

Portanto, a administração estadual, uma das principais agregadoras de excedente no Espírito Santo, tornou-se promotor da urbanização da capital. À medida que se multiplicam as atividades comerciais por efeito da expansão da cafeicultura no Estado, os preços do café elevaram-se no mercado externo no início da década de 1890. Em virtude desse momento de prosperidade, as áreas mais baixas da capital do Espírito Santo foram aterradas (Campos Júnior, 1996). Aproveitando-se desse processo, são inauguradas na cidade, nos primeiros anos da República, as primeiras casas comerciais, nacionais e estrangeiras. Segundo Mendonça (2014), a presença das casas de comércio de expressão marcou a criação “do capital mercantil-exportador” de Vitória, permitindo a inserção do seu porto no comércio internacional.

Com a Proclamação da República (1889), a descentralização do poder decisório central imperial permitiu o fortalecimento da autonomia de poderes políticos locais. Almeida (2009) relata que foi durante o primeiro mandato do então Presidente do Estado do Espírito Santo, Muniz Freire, entre 1892 e 1896, que as primeiras grandes transformações urbanas de Vitória se iniciaram. Segundo a autora, “os relatórios de governo, desse período, expressam a intenção daquele governante em transformar Vitória num centro, capaz de atrair negócios e pessoas, como forma de superar o isolamento da cidade e a sua conseqüente estagnação já vividas” (Almeida, 2009, p. 74). Nesse sentido, o ideal de “progresso” e “modernidade” que alcança o Brasil nos primeiros anos da República era baseado

no discurso higienista, que predominava no período e se voltava para a estruturação do espaço urbano.

As circunstâncias experienciadas pelo Estado do Espírito Santo durante o primeiro mandato de Muniz Freire como a estabilidade política (a partir da instalação da República) e a favorável situação econômica (promovida pelas elevadas safras da produção cafeeira) foram fundamentais para que seu projeto político para a estruturação do espaço estadual pudesse ser iniciado (Campos Júnior, 1996). Sobre três eixos se estruturava o projeto político de Freire: o desenvolvimento dos setores ferroviário e portuário e a expansão urbana da capital do Estado, almejando tornar Vitória uma cidade moderna e o centro econômico e político-administrativo estadual.

Não obstante, o cenário imaginado por Muniz Freire não toma forma como pretendido e a dependência da economia estadual ao café diminui as receitas públicas a partir de 1897. Apesar das medidas aplicadas para que houvesse melhoramentos na cidade, não foi percebido aumento expressivo na população no período, ocorrendo, contrariamente, uma diminuição de seu número, conforme afirma Campos Júnior (1996). A razão disso se explica pelas atividades agrícolas ligadas ao café terem alta valorização, ocasionando a permanência da maioria da população no campo.

Na passagem do século XIX para o XX, mesmo que os grandes projetos de remodelação do espaço urbano da capital propostos por Muniz Freire não tivessem se completado, “deixaram o legado de que era possível pensar uma cidade impregnada de valores modernizantes” (Follador e Ferreira, 2015, p. 95), entre os quais estiveram as medidas de embelezamento urbano, assimilação de novos hábitos culturais e a construção de espaços de lazer como praças, parques, jardins bem como estabelecimentos onde eram realizadas exibições cinematográficas.

Os primórdios da exibição cinematográfica e do desenvolvimento do parque exibidor de Vitória e a construção da cidade do início do século XX ao final da década de 1920

Com a chegada da técnica cinematográfica à Vitória ainda em 1896, as exibições eram realizadas de modo itinerante e esporádico em ambientes públicos e abertos (Malverdes, 2008). As exibições cinematográficas executadas em ambientes abertos em Vitória anteriores a 1901, por não possuírem registros formais de sua realização e não serem executadas em ambientes que poderiam ter sido classificados como “estabelecimentos cinematográficos” foram consideradas dentro do escopo do artigo como o Período 0.

O 1º Período de Análise dos estabelecimentos cinematográficos se inicia em agosto de 1901, quando ocorreu a primeira exibição cinematográfica em um ambiente fechado no Estado do Espírito Santo, o Teatro Melpômene (Figura 1). Este período se estende até 1906, abrangendo o intervalo de tempo no qual o Melpômene foi o único estabelecimento exibidor, tanto no Estado quanto na capital.



Figura 1. Teatro Melpômene (1912). Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912). Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES).

A Empresa Santos & Cia. foi a organização pioneira na exploração da atividade cinematográfica, e o Theatro Melpômene, o estabelecimento que deu origem ao desenvolvimento desta atividade na capital e no Estado do Espírito Santo. Apesar de ter sido inaugurado em 1896, só começou a realizar as projeções a partir de 1901 (Malverdes, 2008), e mesmo que as exhibições não tenham sido realizadas de forma permanente, a inauguração do Melpômene é certamente um marco referencial importante.

Implantado na parte baixa da cidade, aquela área era suscetível a alagamentos e estava começando a ser urbanizada, ainda com uma presença muito forte de pescadores e não era um “espaço de cultura” naquele momento da cidade, nas palavras de Dantas (2017). Esta autora questiona o fato de a escolha do local de construção do teatro não ter sido feita na chamada Cidade Alta, onde estava a burguesia da cidade, e sim naquela área que, até então, não possuía tanto destaque na paisagem construída de Vitória.

Naquele momento histórico, carecia-se de estruturas arquitetônicas capazes de sustentar as necessidades técnicas de projeção cinematográfica. Portanto, até por volta do ano de 1907, as exhibições cinematográficas em locais fechados eram realizadas exclusivamente em teatros, nos quais havia o acompanhamento de orquestras e técnicas de sonoplastia, devido os filmes serem mudos. Além disso, as exhibições itinerantes, realizadas em espaços públicos abertos como parques e quermesses continuaram acontecendo.

Apartir de uma base digitalizada disponibilizada pela Prefeitura Municipal de Vitória (PMV), foi produzido o Mapa 2, a seguir no software ARCGis, demonstrando a localização do Theatro Melpômene nos limites aproximados da área edificada de Vitória por volta da década de 1910, sobreposto ao estágio atual de urbanização da região central da capital.

O 2º Período de Análise inicia-se com a primeira sessão de exibição comercial de Vitória, na inauguração do Éden Cinema, instalado em um galpão no Éden Parque (uma

área aberta de lazer que anteriormente se chamara Jardim Municipal) aos moldes dos salões de variedades da virada do século XIX para o século XX, os *vaudevilles*. A exibição se deu de modo semelhante ao modelo mercantilizado que se conhece atualmente; e “mobilizou no primeiro momento, um público, cujo acesso era estimulado pelo baixo preço da entrada, os filmes exibidos eram mudos e do tipo documentário” (Malverdes, 2011, p. 37), o que se evidencia como a inauguração de um mercado cinematográfico no recorte espacial adotado.

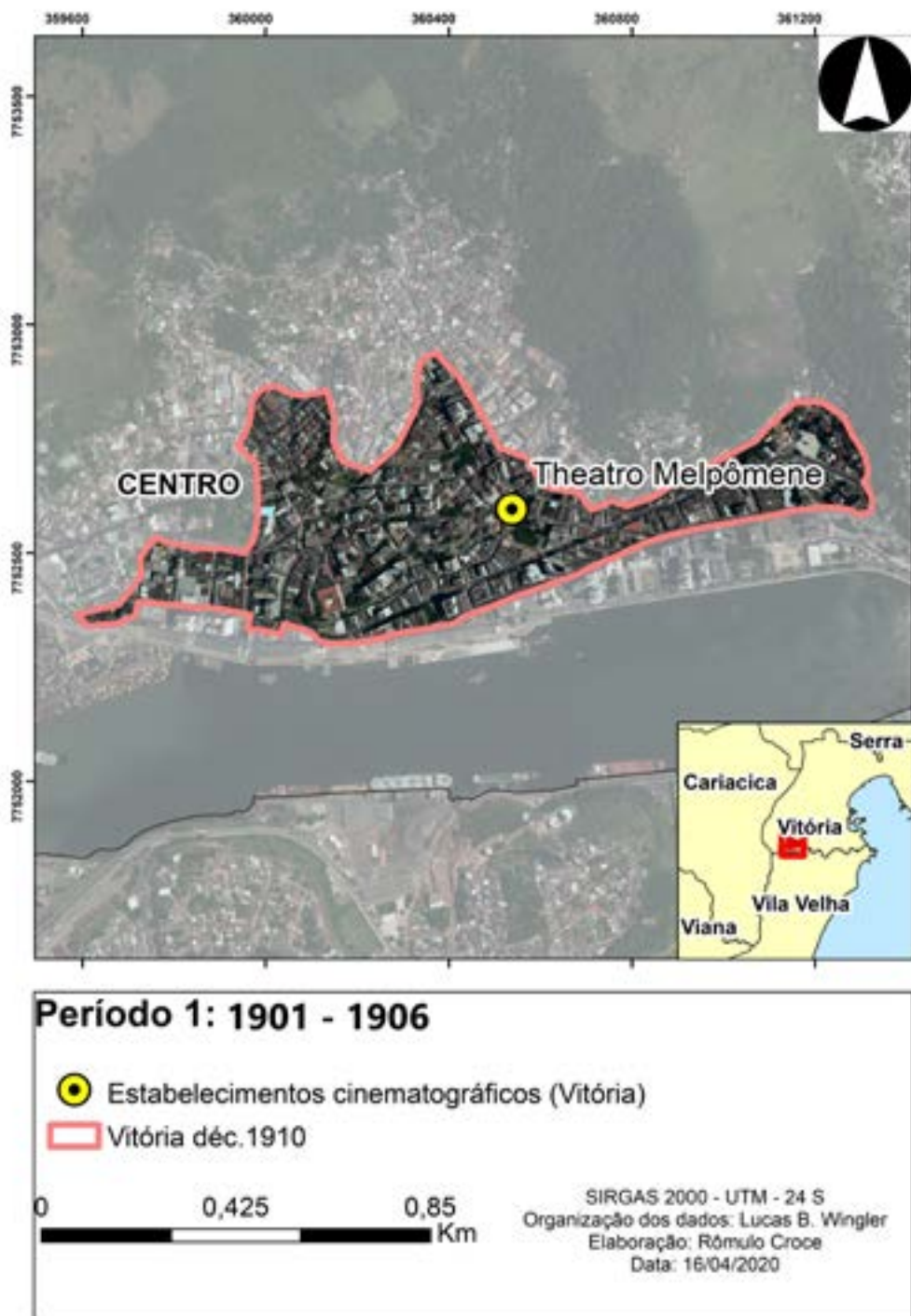
Pertencente à Companhia Camões & Mayo, o Éden Parque possuía diversas atrações para seus clientes:

eles podiam beber, jogar, e ouvir um piano, pequenas orquestras tocando óperas ou valsas e algumas vezes cinematógrafos. Era também ponto de encontro para discutir política, negócios ou apenas conversar. O local era frequentado principalmente por homens. (...) era todo de madeira e coberto de folha de zinco com capacidade para 150 pessoas. No local funcionava o parque, inaugurado em 1905, que contava com jardim, bar e bilhar. Mobilizou no primeiro momento um público, cujo acesso era estimulado pelo preço baixo da entrada. (Malverdes, 2008, p. 77)

Segundo Bravin (2007, p. 20), “No Espírito Santo, o Éden Cinema pode ser considerado um autêntico *vaudeville*”. Os filmes exibidos no Éden Cinema eram documentários mudos e, assim como no Melpômene, um sonoplasta executava a imitação dos ruídos, acompanhando a projeção.

Na visão de Pegoretti e Torezani (2019), a conjunção do Theatro Melpômene com o Éden Cinema, dois pontos de caráter cultural instalados nas imediações do então Largo Costa Pereira, que vinha passando por intervenções urbanas desde o final do século XIX, “influenciaram o potencial da área enquanto lugar público da cidade”.

A cidade de Vitória a partir do governo estadual de Jerônimo Monteiro (1908-1912)



Mapa 2. Limites aproximados da área edificada de Vitória na década de 1910 e localização do Teatro Melpômene no 1º Período de Análise (1901-1906). Dados organizados pelos autores.

foi dotada de serviços, até então inexistentes, como água encanada, rede de esgoto e de energia elétrica, além de bondes elétricos. Durante este mandato houve o início efetivo do processo de modernização urbana da capital e, segundo Martins (1993, p. 91) a “transição mais efetiva da cidade colonial, para a Vitória moderna” ocorreu. Monteiro (2008, p. 100) explica que além de ter estado vinculado aos lucros da produção cafeeira, a gestão de Jerônimo Monteiro foi marcada por um audacioso plano de governo que atuou de forma significativa tanto no âmbito estadual quanto na capital, operando de forma muito mais incisiva o processo iniciado por Muniz Freire no final do século anterior. Outras realizações urbanas daquela gestão foram a retificação, arborização e alargamento de ruas, construção do Parque Moscoso, inaugurado em 1912, melhorias no Largo Costa Pereira, onde encontrava-se o Teatro Melpômene, entre outras.

Este 2º Período de Análise se estende de 1907, ano da inauguração do Éden Cinema, até 1929 e possui como principal característica o início da implantação do parque exibidor cinematográfico em Vitória e com a inauguração de quatro outras salas de exibição além do Éden Cinema, todas no atual Centro de Vitória.

A partir de 1911, os filmes estrangeiros (sobretudo os estadunidenses) que chegavam ao país se mostraram obstáculos para o desenvolvimento do cinema nacional, que ainda possuía contornos artesanais. Nas palavras de Silva (2014, p. 19), essa inserção de produções do exterior no Brasil “revelava a mentalidade importadora e a valorização da cultura estrangeira vigentes, reflexos da dependência (...)”, mas que, ao mesmo tempo, era vista como moderna.

Almeida (2009, p. 80) explica que ao mesmo tempo em que a cidade almejava materializar uma lógica modernizadora por meio da construção de edifícios, implantação de transportes urbanos e rede de distribuição de energia elétrica, água e esgoto, foi possível perceber a produção de novas sociabilidades,

traduzidas pelas atitudes tipicamente ditas “urbanas” como frequentar o teatro e os parques e comparecer a sessões de filmes ao passo que novos estabelecimentos cinematográficos foram sendo inaugurados.

O estabelecimento cinematográfico inaugurado em Vitória após o Éden Cinema foi o Cine Rio Branco, instalado em 1911 no Café Rio Branco, na Rua da Alfândega (atual Avenida Jerônimo Monteiro), de frente para a Praça Oito de Setembro. O Café Rio Branco era um local de encontro da “alta sociedade vitorriense” da época e funcionava como uma mistura de pequeno mercado, cafeteria, bar e que possuía um salão onde eram realizadas exposições cinematográficas, motivo pelo qual também era chamado de Cine Rio Branco. O estabelecimento encerrou suas atividades na mesma década, por motivação não encontrada entre as fontes consultadas.

A Rua da Alfândega era composta principalmente por importantes edificações de uso comercial, como a sede dos telégrafos, mercados, casas comerciais, alfaiatarias, as principais farmácias da cidade, cafés e outros. Bellini (2014, p. 192) explica que aquela via “devido à sua importância no cenário da cidade (...) era servida por um sistema de transportes públicos realizado por meio de bondes, abrigando linhas relevantes, que ligavam a área central ao Forte São João e ao arrabalde do Suá”. O entorno da atual Praça Oito de Setembro, ao sofrer melhoramentos, se tornava gradualmente um importante ponto de lazer da cidade, ao abrigar eventos e festividades. E em conjunção com a importante via centralizadora de comércio que era a Rua da Alfândega, esta área tornava-se “um dos símbolos da cidade civilizada, exibindo uma população cada vez mais elitizada em busca dos prazeres da *flânerie*, prática de passeio ou caminhada de caráter reflexivo já consolidada nos grandes centros europeus e na Capital Federal” (Bellini, 2014, p. 194).

Se for levado em consideração que o Cine Rio Branco funcionou durante a década de 1910 e inferir que ele possa ter funcionado até, no máximo, o ano de 1919 (último ano daquela

década), percebe-se que entre 1911 e 1919, os três estabelecimentos cinematográficos inaugurados até o início da década de 1920, Melpômene, Éden e Cine Rio Branco funcionaram de modo concomitante em Vitória.

Na década de 1920, obras por toda a cidade foram retomadas. Tendo como característica o estilo eclético, esse conjunto arquitetônico-urbano da “Cidade Baixa”, passou a representar todo o conjunto da capital (Monteiro, 2008). Por meio da ligação entre a Avenida da Capixaba e a Rua da Alfândega, foi aberta a Avenida Jerônimo Monteiro, a primeira grande via de circulação da cidade e onde então se localizavam os principais edifícios.

Em 1921, a Empresa Santos & Cia. inaugurou o Cine Theatro Central em um edifício em estilo eclético na principal via comercial e de serviços da cidade. Segundo Malverdes (2008), o Central era considerado como a melhor orquestra de câmara da cidade, mas não oferecia muito conforto, pois os 600 lugares eram dispostos em cadeiras de madeira.

As intervenções que estavam sendo realizadas naquela década não ficaram restritas ao núcleo antigo de Vitória, pois ao mesmo tempo em que algumas áreas dali se valorizavam, a cidade foi se expandindo e novos bairros foram criados, como o bairro de Jucutuquara em 1924, onde foram implantados conjuntos habitacionais para o operariado.

Também em 1924, um princípio de incêndio na cabine de projeção do Theatro Melpômene gerou grande pânico nos espectadores de uma sessão de exibição, ocasionando feridos e dois mortos. Tal evento foi publicado pela mídia local como uma grande catástrofe na época. Suas atividades foram encerradas e o Cine Teatro Central (que funcionou até 1935) foi o único local de exibição cinematográfica de Vitória entre o final de 1924 e o final de 1926.

Em outubro de 1924 foi inaugurado o Cine Politeama pela Empresa Ferreira e Santos (de propriedade de José Bento Ferreira) na Avenida República, de esquina com o Parque Moscoso,

área da cidade que se tornava altamente valorizada e referência para a habitação da população de alta renda durante as décadas seguintes. Segundo Bellini (2014), o Parque Moscoso, que havia sido inaugurado em 1912, materializou “a formação de recintos da sociabilidade distinta daquela dos espaços públicos já consolidados e vinha para suprir, naquele momento, a evidente necessidade de aprimoramento da cidade para o lazer”.

Também segundo a autora, o conjunto do parque acrescido pelos quarteirões ordenados e pela vila operária ali instalada, constituiu o “mais perfeito exemplo de materialização física do pensamento higienista, simbolizando o avanço no nível de desenvolvimento moral e cultural da sociedade local”, além de ter desempenhado uma remodelação das dinâmicas sociais. “Do ponto de vista imagético, o grande jardim (...) cumpriu seu papel de signo de modernidade, na medida em que agregou à cidade um espaço voltado às horas livres, considerado adequado ao grau de civilidade almejado” (Bellini, 2014, p. 246).

Tatagiba (1988, p. 35) explica que o Politeama era uma atração bastante popular principalmente para o público infante-juvenil, exibindo séries e filmes mudos de faroeste aos domingos, ainda acompanhados de orquestra para produção de efeitos de sonoplastia. Eram distribuídos folhetos ilustrados (Figura 14) com os resumos dos filmes e séries antes das sessões. Pode-se afirmar que o Politeama foi o primeiro estabelecimento estritamente cinematográfico da capital, pois os anteriores alternavam-se entre exibições de filmes e apresentações teatrais, concertos e até comércio de mercadorias.

Em 1925, após o evento do “incêndio” que havia ocorrido no ano anterior, o Theatro Melpômene foi demolido e parte de sua estrutura já havia sido comprada pelo arquiteto italiano André Carloni, antes mesmo da demolição e aproveitada para a construção de mais um estabelecimento cinematográfico deste 2º Período de Análise, o Theatro Carlos Gomes.

Segundo Gomes (2012, p. 282) o projeto de construção do novo teatro contou com a participação direta da administração estadual, ao ceder o terreno no Largo Costa Pereira no qual o edifício foi erigido e realizar um empréstimo a André Carloni para a execução da obra. Pegoretti e Torezani (2019, p. 13) explicam que entre 1922 e 1925, o largo havia passado por reformulações radicais, “efetuando o aburguesamento da área central da cidade que deixou de ser espaço das classes mais humildes”. Em 1928, após sofrer mais intervenções para seu aformoseamento (conjunto de atos que envolvem a ornamentação, adorno ou embelezamento), o local é definitivamente inaugurado como Praça Costa Pereira (Bellini, 2014).

As exhibições cinematográficas no Carlos Gomes só começaram em dezembro de 1929, a partir de um contrato de arrendamento do teatro realizado entre Carloni e a Empresa Santos e Cia. com o objetivo de iniciar a projeção de filmes falados, estreando esse novo tipo de película no Espírito Santo. De acordo com Freire (2013), o cinema falado havia estreado no Brasil alguns meses antes, em abril daquele ano na cidade de São Paulo, e em junho havia chegado à cidade do Rio de Janeiro. As salas de cinema mais luxuosas rapidamente se adaptaram à nova tecnologia. Este autor explica também que, apesar da adesão rápida ao cinema falado em cidades próximas ao litoral como São Paulo, Rio de Janeiro, Vitória, Santos, Curitiba e Porto Alegre, este cenário não foi repetido, na época, em outras regiões do país, ocorrendo de forma esparsa e paulatina.

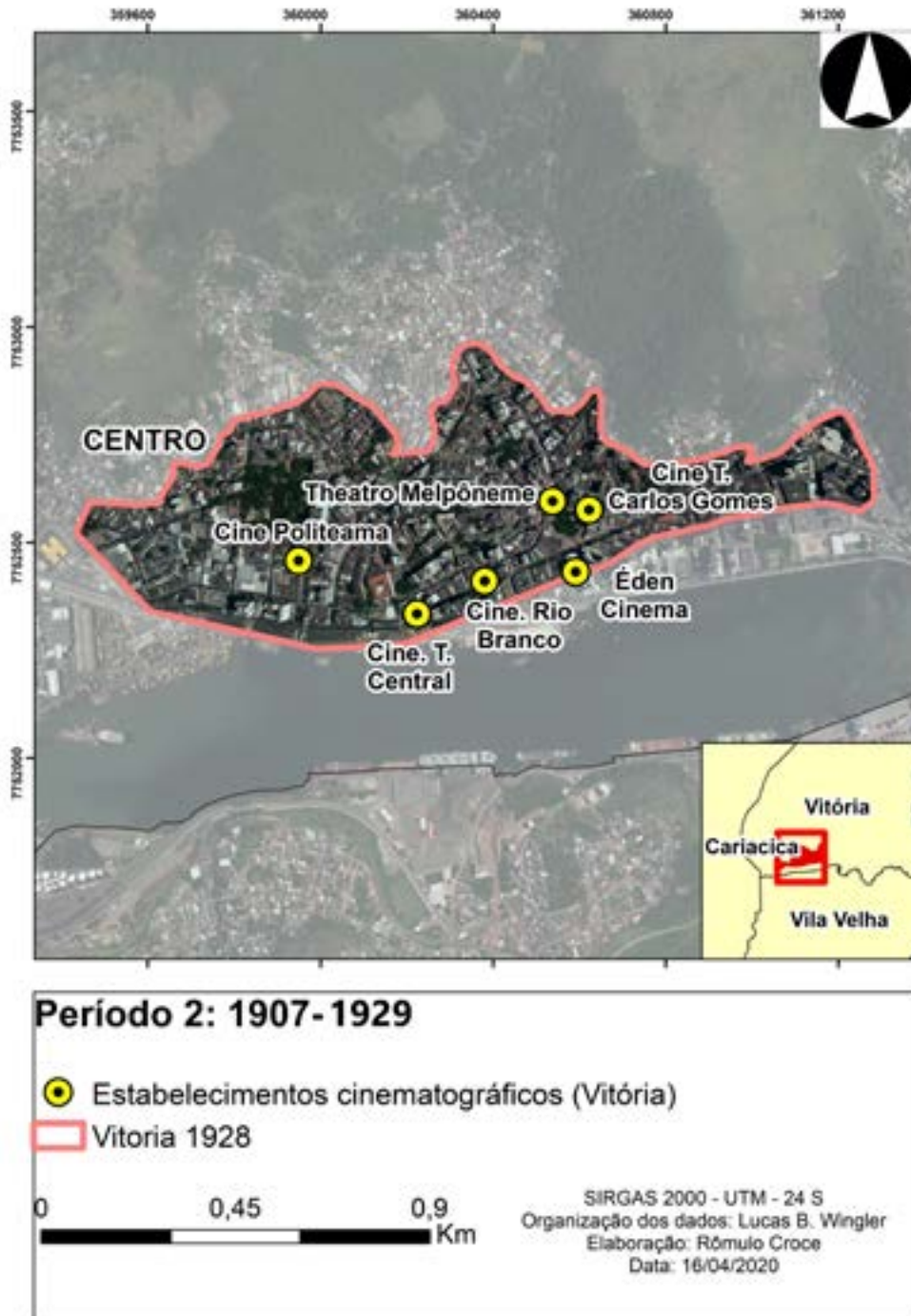
A imagem a seguir (Mapa 3) demonstra a localização dos estabelecimentos cinematográficos do 2º Período de Análise nos limites aproximados da área edificada do Centro de Vitória por volta da década de 1920 (em rosa) sobreposto ao estágio atual de urbanização da região central da capital. Analisando de modo espacial e temporal os estabelecimentos cinematográficos pertencentes ao referido período, verifica-se que após 1907, quando o Melpômene

já realizava exhibições cinematográficas e foi inaugurado o Éden Cinema, novas salas foram inauguradas cada vez mais distantes do Largo Costa Pereira; o Politeama foi aberto em 1926, adjacente ao Parque Moscoso, outro local de lazer da capital. No entanto, a atividade cinematográfica retorna ao largo quando o Carlos Gomes foi inaugurado em 1929, seis anos após o encerramento das atividades do Melpômene.

Apesar de já existirem exhibições de filmes falados (mas que tinham um custo elevado), os filmes exibidos no Cine Cici eram mudos e acompanhados de um conjunto musical, “só que, em vez do piano e violino tradicionais, estavam presentes o violão e o cavaquinho (...)” (Setúbal, 2001, p. 99). As sessões eram anunciadas pelas ruas da cidade pelos anunciantes, que portavam placas de madeiras atadas às costas, onde se fixavam cartazes com os títulos dos filmes. De propriedade do Sr. Durval Santos, o Cine Cici funcionou, até um pouco antes do início da década de 1960 (Setúbal, 2001).

Em janeiro de 1932 foi inaugurado em Vitória, o Cine Theatro Glória na Avenida Jerônimo Monteiro, de frente para a Praça Costa Pereira, na mais importante via comercial da capital. De acordo com Pegoretti e Torezani (2019), a Praça Costa Pereira, a partir deste momento, vivenciou um período de pompa devido à diversidade de usos com dois cine-teatros (o Carlos Gomes e o Glória), um hotel, um banco e um clube social, ocasionando vivacidade à vida urbana. As autoras explicam também que a Avenida Jerônimo Monteiro se contextualizou com o ordenamento do desenho urbano pelo qual a área passava desde a década de 1920, com remodelação das quadras, aterros, alargamento e pavimentação de vias, tendo a Praça Costa Pereira como “vitrine da nova sociedade burguesa”, que ali efetivava sua vida social e cultural por meio das práticas cotidianas das sessões de cinema, das caminhadas, compras e outros eventos cívicos (Pegoretti; Torezani, 2019, p. 14).

O edifício Glória havia sido projetado na década de 1920 e construído pela empresa



Mapa 3. Limites aproximados da área edificada de Vitória na década de 1920 e estabelecimentos cinematográficos do 2º Período de Análise (1907-1929). Dados organizados pelos autores.

Santos & Cia (a mesma que havia sido proprietária do Theatro Melpômene e do Cine Teatro Central), localizado onde anteriormente havia o Éden Park. Contando com 1176 lugares, foi, na ocasião um dos mais emblemáticos edifícios da capital, ainda permanecendo como um marco arquitetônico, sendo o seu primeiro edifício com mais de cinco andares e uma das únicas edificações da cidade revestida em pó de pedra. O Edifício Glória comportava também salas comerciais (escritórios, a Bolsa do Café, consultórios), abrigou a Câmara Municipal de Vitória, além do Café Modelo, importante ponto de encontro naquela época.

Em 1933, André Carloni vendeu o Theatro Carlos Gomes ao governo do Estado, que continuou arrendando o espaço à Empresa Santos & Cia., até o início da década de 1960. Em março de 1935 foi instalado também no Centro de Vila Velha, o primeiro cinema sonorizado da cidade: o Cine-Theatro Íris ou “Cinema do Seu Raimundo” (como ficou conhecido popularmente), de propriedade de Raymundo Tavares de Lima (Setúbal, 2001, p. 100). Pouquíssimas informações foram localizadas sobre o Cine-Theatro Íris, não havendo registro do ano de encerramento das atividades.

Entre a década de 1940 e o ano de 1950, foram exibidos filmes em um galpão no bairro Sede, do município da Serra. Os poucos registros encontrados assinalam que este galpão havia sido construído entre 1910 e 1911, por meio de doações de comerciantes locais daquela localidade, para abrigar a Sociedade Dramática Francisco Salles. Contudo, foi na década de 1940 que começaram ali, exibições cinematográficas, ficando o galpão conhecido como Cine Mestre Álvaro. Em 1950, as exibições se encerraram e o galpão foi demolido pelo então Prefeito para melhoramentos urbanísticos.

A ampliação do parque exibidor cinematográfico vilavelhense tomou prosseguimento em 1940, com a inauguração do Cine Dom Marcos, de propriedade de Dionysio Abaurre, na Avenida Luciano das Neves, de frente para a Praça

O início da descentralização do parque exibidor cinematográfico entre 1930 e 1949

O 3º Período de Análise se estende de 1930 a 1949 e evidencia a policentralização do parque exibidor cinematográfico que estava concentrado no Centro de Vitória, ampliando-se em direção ao município vizinho de Vila Velha.

Monteiro denota que, no início da década de 1930, a capital do Espírito Santo se “consolida como cidade moderna, capital cultural, administrativa e financeira, tomando definitivamente o primeiro posto do Estado – então dividido ainda com Cachoeiro do Itapemirim, ao sul, que também havia se desenvolvido graças à economia cafeeira” (2008, p. 105)

Já o município de Vila Velha, também no início da década de 1930, segundo Chalhub Junior (2009 apud Melo, 2019), possuía dois agrupamentos urbanos em posição geográfica estratégica: Argolas e São Torquato, localizados no ponto final da linha férrea e mais próximos ao Porto de Vitória; e um terceiro, a Prainha, núcleo inicial de ocupação de Vila Velha, e que “começava a ter sua importância disputada”.

Melo (2019) explica que mesmo com a proximidade geográfica e as ligações rodoviária e ferroviária com a capital, o município de Vila Velha viveu, paradoxalmente, um longo período marcado por uma estagnação econômica e urbana, pois as ações de infraestrutura das gestões estaduais eram concentradas em Vitória (em especial no Centro), em detrimento dos núcleos urbanos próximos, que acabavam por ter suas funções urbanas esvaziadas, reforçando, deste modo, a centralidade da capital.

Era na Prainha onde se localizavam as principais instituições do município, como a sede da Prefeitura (que servia como Câmara Municipal e cadeia) e o entretenimento da cidade. Ali foi inaugurado, na rua 23 de Maio, o primeiro estabelecimento cinematográfico de Vila Velha, o Cine Cici, em 1930 (Setúbal, 2001).

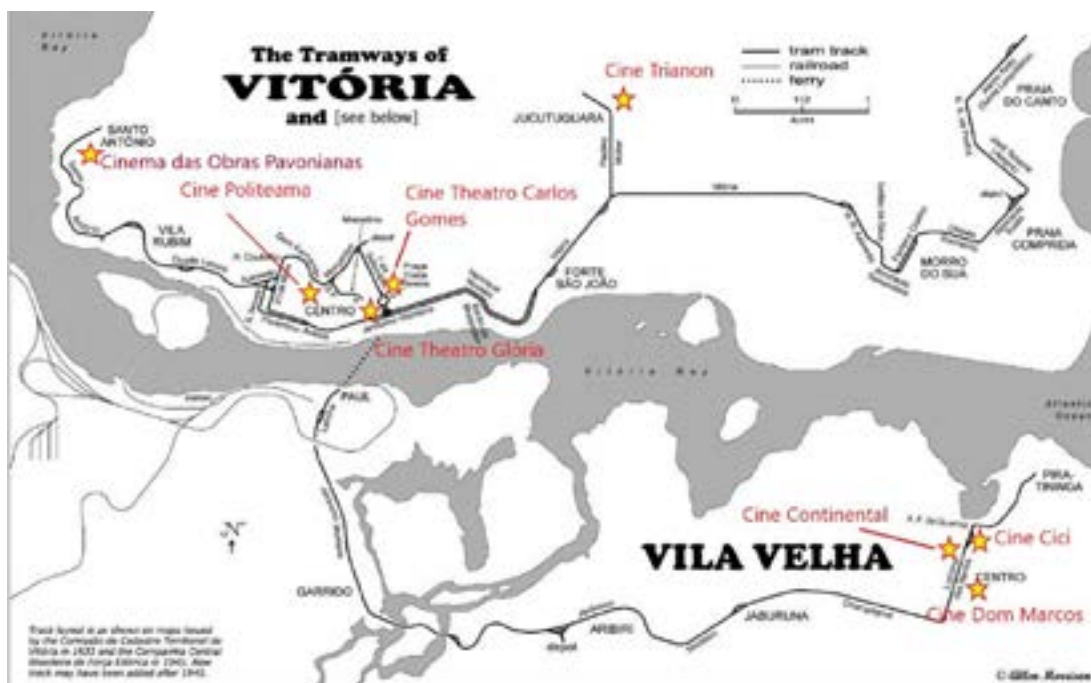
Duque de Caxias, no Centro de Vila Velha. Seu funcionamento se deu até fevereiro de 1981 (Malverdes, 2008).

No início da década de 1940 surgiu a Atlântica Cinematográfica, umas das mais importantes empresas produtoras na história do cinema do nacional e responsável por popularizar o gênero chanchada (“porcaria”, em espanhol paraguaio), filmes com baixo custo, grande apelo social e referências ao cinema hollywoodiano com humor. Segundo Malverdes (2007), essa “fórmula” garantiu a continuidade do cinema nacional por quase duas décadas, compondo um movimento cinematográfico prolongado e significativo no contato com o público.

Três anos após a inauguração do Dom Marcos, o Cine Continental abriu suas portas também em frente à Praça Duque de Caxias. De propriedade de Antônio Saliba, o Continental possuía 476 lugares. Não foram encontradas informações sobre o ano de encerramento de

suas atividades, contudo, existem registros de que na década de 1960 ele ainda funcionava (Malverdes, 2011).

Em 1949 ocorreu a inauguração do Cine Trianon em Jucutuquara. Inicialmente a sala pertenceu à Empresa Mariechen Delano e, posteriormente à Empresa de Cinemas de Vitória Ltda. (de Edgar Rocha e Dionysio Abaurre). Durante a década de 1940 em Jucutuquara, haviam sido instalados elementos que contribuíram para aumentar a importância do bairro como um clube social, a Escola Técnica (atual IFES) e um mercado de porte médio que atendia a região. O Cine Trianon foi um destes elementos que contribuíram para este processo. A instalação do Trianon no final da década de 1940, fora do circuito tradicional no Centro de Vitória representou uma expansão do mercado cinematográfico na capital e um importante fator na consolidação na centralidade do bairro Jucutuquara, surgindo como uma grande novidade e contando com



Mapa 4. Linhas de bonde em Vitória e Vila Velha (década de 1940). Recuperado de <<http://www.tramz.com/br/vv/vv.html>> (acesso em 15 mar. 2021). Editado pelos autores.

a presença do então Governador do Estado (Malverdes, 2008).

Malverdes (2013) alega que o Trianon, que funcionou por vinte e um anos, foi um ponto de encontro para jovens, intelectuais, famílias e para a pequena burguesia da época. Sua sala de exibição possuía capacidade de 845 lugares e realizava uma média anual de 463 sessões, o que o autor afirma ter sido uma média alta para um cinema “de bairro”. Outros dois importantes fatores analíticos foram identificados sobre o Trianon. Primeiramente, ele surgiu como a primeira sala de cinema “de bairro” da capital (levando em consideração que há registros de que filmes eram exibidos em outros bairros de Vitória, mas em praças e terrenos vazios). A segunda observação é que a inauguração do Trianon deu início a um novo padrão especializado de sala de cinema, cujas inaugurações eram grandes eventos sociais com a presença de figuras importantes da política e vida cultural. É interessante ressaltar que grande parte dos deslocamentos neste período na capital e em Vila Velha eram realizados por meio de linhas de bonde, como demonstra o Mapa 4 a seguir.

Já, o Mapa 5 demonstra a localização dos estabelecimentos cinematográficos do 3º Período de Análise localizados nos bairros dos municípios de Vitória, Serra e Vila Velha entre 1930 e 1949. Por meio da produção deste mapa, foi verificado que enquanto em Vitória novas salas de cinema passaram a ser inauguradas fora do Centro, em Vila Velha, elas se mantiveram, até então, em seu núcleo central.

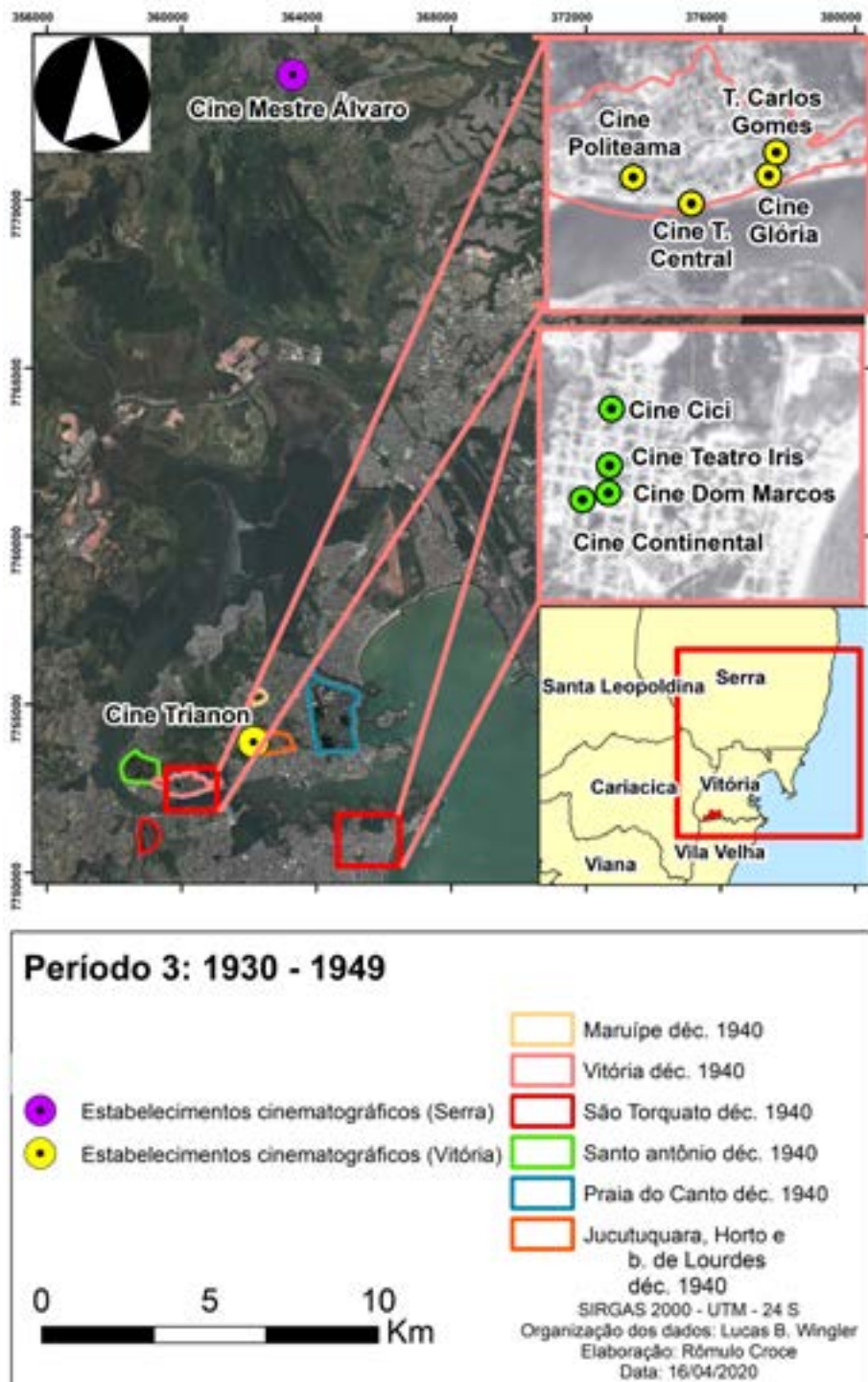
Destaca-se, além disso, a existência do Cine Mestre Álvaro no bairro Serra Sede, que durante o período de funcionamento da sala (década de 1940), era o principal assentamento urbano do município, ainda que relativamente distante de Vitória e Vila Velha. Já, a partir do início da década de 1950, iniciou-se um período áureo no desenvolvimento do parque exibidor cinematográfico da capital capixaba e dos municípios vizinhos.

A modernização geográfica do espaço urbano e a centralização espacial e simbólica do mercado cinematográfico no Centro de Vitória

O 4º Período de Análise se estende entre 1950 e 1959 e demonstra a culminância de dois importantes processos que marcaram o referido período: a centralização espacial e simbólica do parque exibidor cinematográfico de Vitória no centro da capital e a propagação dos “cinemas de bairro” em Vila Velha e Cariacica. As transformações no espaço urbano da capital ocorridas durante este período foram bastante importantes e com reflexos diretos na atividade cinematográfica e na sua conformação.

Nas palavras de Malverdes (2008, p. 87), as décadas de 1940 e 1950 representaram um alargamento do espaço urbano de Vitória. O cinema como atividade e equipamento culturais bastante ligados à vida cotidiana nas cidades acompanha este processo também nos municípios do interior do Espírito Santo e também nos arredores da capital do estado. Ainda segundo este autor, o ato de ir ao cinema era uma atividade habitual das famílias e as salas de cinema instaladas fora do Centro de Vitória e nos bairros de municípios vizinhos à capital, como São Torquato (em Vila Velha) e Jardim América (em Cariacica), apresentavam-se como indicadores importantes da centralidade constituída no bairro. Estas salas, apesar de geralmente menos badaladas que as do Centro de Vitória, não eram necessariamente menores, nem menos disputadas e com ingresso mais barato, sendo algumas destas salas referências locais.

No início da década de 1950, a administração estadual realizou no Centro de Vitória um aterro para a expansão da cidade e de sua área comercial, a chamada Esplanada da Capixaba. Em síntese, segundo Mendonça e Almeida (2010, p. 120) “a Esplanada da Capixaba tornou-se, então, não só um estímulo decisivo à verticalização, como também à sua concentração na área central, durante seu desenvolvimento e expansão, nas décadas a seguir”, além de se configurar na última



Mapa 5. Espacialização dos estabelecimentos cinematográficos de Vitória, Vila Velha e Serra no 3º Período de Análise (1930-1949). Dados organizados pelos autores.

fronteira de ocupação imobiliária no Centro de Vitória, antes que o mercado imobiliário se deslocasse majoritariamente para a região leste da ilha a partir da década de 1970 (Campos Júnior, 2005). De modo a romper completamente com o passado colonial e se afirmar finalmente como “moderna”, segundo Klug (2009, p. 46), a Esplanada “acabou com os últimos resquícios que existiam no Centro de Vitória do antigo desenho da ilha”. O principal aspecto desta nova área na culminância do processo de modernização geográfica do Centro de Vitória na década de 1950 consiste no desenvolvimento econômico que se estabeleceu na Esplanada a partir de sua inserção na dinâmica da cidade.

É no contexto destas complexas modificações da estrutura urbana da capital e dos municípios adjacentes que a “Cinelândia capixaba”² foi constituída a partir do início da década de 1950. Vale ressaltar que em 1950 estavam em funcionamento os seguintes estabelecimentos cinematográficos: na capital, o Cine Politeama, o Cine Theatro Carlos Gomes, o Cine Glória e o Cine Trianon; em Vila Velha, os cines Cici, Dom Marcos e o Continental; e na Serra, o Cine Mestre Álvaro.

Na passagem da década de 1940 para a década de 1950, começou a ser aberto um novo padrão especializado de sala de cinema, cujas inaugurações eram grandes eventos sociais, tendo o Cine Trianon como elemento pioneiro nesse processo. De modo geral, eram salas com grande capacidade (por exemplo, a maioria das salas do Centro possuía mais de 500 lugares dispostos em um único ambiente), que valorizavam a suntuosidade e o desenho arquitetônico, possuíam a mais moderna tecnologia de vídeo e sonorização da época e, além disso, eram salas “lançadoras” dentro da dinâmica do mercado exibidor local, ou seja, seus proprietários possuíam contratos de exibição com as empresas de distribuição, que lhes davam o direito de promover a sessão de exibição inaugural daquele filme, rendendo aos proprietários uma receita altíssima devido ao alto comparecimento do público espectador.

Em paralelo, as salas menores eram chamadas de “repetidoras”, pois assumiam as reprises dos filmes que haviam sido lançados anteriormente nas salas “lançadoras”, sendo aquela a única forma de conseguirem se manter, em muitos casos (Malverdes, 2008). De modo geral, as “lançadoras” estavam localizadas no Centro de Vitória (sendo este, um dos motivos que renderam à esta área, o apelido de “Cinelândia capixaba”) enquanto as “repetidoras” eram os “cinemas de bairro”, principalmente de Vila Velha e Cariacica.

A ida ao cinema, principalmente em seu período áureo (assim chamado devido ao forte simbolismo exercido pelo cinema, que se configurava como uma das principais atividades culturais e de lazer da população) entre o início da década de 1950 e o início da década de 1980, era mais que um passeio, era um evento digno de um código de vestimenta: ia-se “bem vestido”, passeava-se pelas lojas do Centro de Vitória e fazia-se um lanche (Malverdes, 2008).

Em outubro de 1950, de propriedade de Dionysio Abaurre, foi inaugurado na Avenida Jerônimo Monteiro, o Cine Vitória, que passou a ser chamado de “Vitorinha” devido ao tamanho pequeno de sua sala de exibição, que comportava apenas 380 pessoas. O autor ainda narra sobre as práticas comuns na entrada desta sala de cinema que, por exibir muitos filmes do gênero *western* (ou “faroeste”), era muito frequentado por crianças e adolescentes que trocavam revistinhas no final das sessões (Malverdes, 2008).

Sobre os trâmites legais acerca da exibição dos filmes, Malverdes (2008) explica que havia muita concorrência e entraves entre os empresários locais do ramo para a distribuição das películas, sendo que somente alguns deles possuíam contratos:

cabe lembrar que as distribuidoras norte-americanas, ao se instalarem no Brasil, trouxeram uma nova técnica de distribuição comercial dos filmes, conhecido como “linha de exibição”. Neste novo conceito, um determinado filme “X” de uma determinada distribuidora deveria

seguir por uma linha de salas de exibição, sempre lançado com exclusividade numa única sala. Normalmente esta era aquela com os ingressos mais caros, seguindo depois para aquelas com os ingressos mais baratos. Geopoliticamente, a linha de exibição obedecia à direção centro-periferia, capital-interior e assim por diante. (Malverdes, 2008, p. 95)

Durante a década de 1950, outra importante produtora cinematográfica desponta, a Companhia Cinematográfica Vera Cruz, cujas produções foram premiadas duas vezes no Festival de Cannes. Também na década de 1950 surgiu a televisão, apontando para uma transformação da realidade cultural brasileira. Silva (2014) explica que as companhias no mercado do cinema nacional como a Vera Cruz e Atlântida possuíam como proposta a criação de uma indústria cinematográfica, aos moldes do cinema estadunidense, mas que esse objetivo não perdurou, e, em suas palavras, a televisão foi uma das causas, ao absorver parte do pessoal técnico envolvido com a produção cinematográfica. Em primeiro momento, a televisão se configurava como um meio de comunicação cujo alcance era bastante restrito e sem pretensão de possuir alcance nacional, devido às limitações tecnológicas da época. Ao longo da década de 1950, a televisão iniciou uma expansão para a formação de uma rede nacional. Um outro motivo para o declínio das grandes produtoras cinematográficas brasileiras, além da concorrência com a televisão, foi o fato do cinema nacional, por abarcar apenas o estágio da produção dos filmes, não ter ultrapassado a esfera cultural para produzir uma base industrial consistente. Por ter focado somente no estágio da produção e não investir maciçamente nos estágios de distribuição e exibição, o mercado cinematográfico brasileiro abriu espaço para o cinema estadunidense, que se propagou e se consolidou com uma imensa facilidade (Silva, 2014).

Em Vitória, Cariacica e Vila Velha, a década de 1950 representou um desenvolvimento vigoroso do mercado cinematográfico, quando algumas das mais memoráveis salas de cinema

foram abertas. Em 1951, foi inaugurado, com capacidade para 579 lugares, o Cine São Luiz, próximo ao Parque Moscoso, com grande festividade e presença de autoridades, artistas locais e atores do filme exibido na sessão inaugural. Segundo Malverdes (2008), a sala possuía a tecnologia de projeção e de som mais moderna da época e foi a segunda do Brasil a possuir um sistema de condicionador de ar.

Em 1953 mais duas salas de cinema foram inauguradas: uma em Vila Velha, o Cine Imperial (no bairro Argolas) e o outro em Cariacica, o Cinema Itacibá (no bairro de mesmo nome), o primeiro do município. Não foram encontradas outras informações sobre estes estabelecimentos cinematográficos, além do ano de inauguração.

Somente no ano de 1955, mais cinco novas salas de cinema são inauguradas, sendo uma em Cariacica (Cine Brasil, cujo bairro não foi identificado), duas em Vila Velha (Cine Aribiri, no bairro de mesmo nome e o Cine Capixaba, em São Torquato) e duas no Centro de Vitória (os cines Jandaia e Santa Cecília). Dessas cinco, as três últimas são as únicas sobre as quais existem informações mais detalhadas. O Cine Capixaba, propriedade de Edgar Rocha, era a segunda maior sala de cinema da Grande Vitória, possuía 1400 lugares e funcionou até 1960.

O Cine Jandaia surgiu da iniciativa de Dionysio Abaurre (que já era proprietário e coproprietário de outras salas como o Vitorinha, o Trianon e o Dom Marcos) ao perceber que a exibição cinematográfica estava sendo um negócio bastante rentável. O empresário decidiu investir mais ainda neste ramo e construiu, na outra metade de seu terreno que abrigava o Vitorinha, mais uma sala de cinema, o Cine Jandaia, com capacidade para 350 lugares (Malverdes, 2008). O Jandaia manteve-se aberto até 1981.

Em setembro de 1955, foi inaugurado no Centro de Vitória, o Cine Santa Cecília, considerado um “palácio cinematográfico”. Com capacidade para 1453 lugares, esta sala foi a que possuiu a maior capacidade

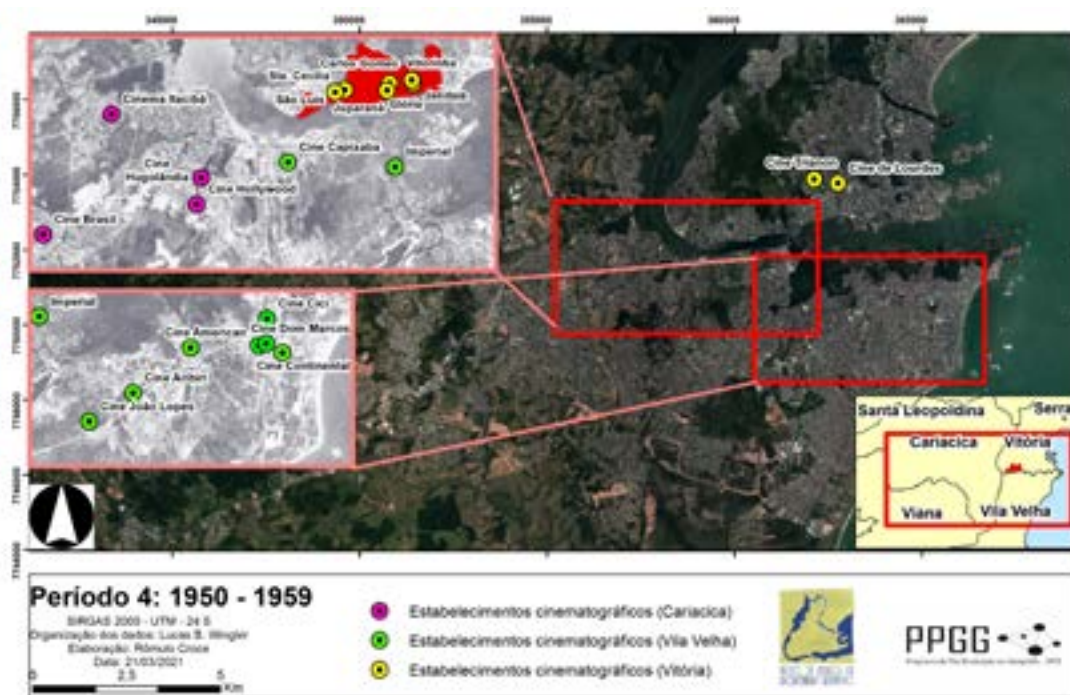
de espectadores em um único ambiente e localizava-se onde até quatro anos antes estava o galpão que abrigava o Cine Politeama, na esquina da Avenida República com o Parque Moscoso, área habitada pela população de mais alta renda da capital.

Visto como o mais moderno e elegante dos cinemas da capital, o Santa Cecília exigia, por ordem de seu proprietário, Francisco Cerqueira Lima, traje social de seus frequentadores, e os homens deveriam utilizar terno ou equivalente, em um claro contraste com o clima da cidade (Malverdes, 2008). A primeira sessão de exibição contou com a presença do então Governador do Estado e diversos Secretários de Estado. Com chão de mármore e lustres no hall de entrada, acústica perfeita e projeção ideal, frequentar o Cine Santa Cecília, durante muitos anos, foi sinal de ostentação e alto status social. Malverdes (2008) relata que a exigência do proprietário quanto aos trajes, vinha de suas vivências na

região da Cinelândia (no Centro da cidade do Rio de Janeiro). Malverdes (2008) atesta também que o mesmo proprietário, após realizar um levantamento, decidiu abolir tal exigência, o que ocasionou aumento de quase 75% no faturamento da sala. O Santa Cecília funcionou até 1997.

Na segunda metade da década de 1950, mais cinco salas de cinema surgiram. Duas delas em Vila Velha: Cine American (em atividade entre 1956 e 1981, no bairro Glória) e Cine João Lopes (que funcionou entre 1955 e 1959, no bairro Aribiri); uma na capital: Cine De Lourdes (em atividade entre 1957 e o início da década de 1970, no bairro De Lourdes); e duas no bairro Jardim América, em Cariacica: o Cine Hugolândia e o Cine Hollywood (ambas em 1958).

Sobre o Cine de Lourdes, Malverdes (2008) explica que entre as décadas de 1940 e 1950, o bairro onde ele havia sido instalado crescera e despontara como um bairro promissor



Mapa 6. Espacialização dos estabelecimentos cinematográficos de Vitória, Vila Velha e Serra no 3º Período de Análise (1950-1959). Dados organizados pelos autores.

economicamente. Assim, Dionysio Abaurre (proprietário dos cines Dom Marcos, Trianon, Vitorinha e Jandaia) decidiu construir ali uma nova sala. O Cine de Lourdes foi o segundo “cinema de bairro” de Vitória, possuía 500 lugares e sua inauguração também contou com a presença do governador do Estado na época, tornando-se um famoso ponto de encontro dos jovens do bairro. O Mapa 6 a seguir demonstra a espacialização dos estabelecimentos cinematográficos no quarto e último período de análise.

Conclusão

Objetivou-se neste artigo relacionar as transformações no espaço urbano da capital do Espírito Santo com o desenvolvimento da atividade cinematográfica neste mesmo recorte espacial entre os anos de 1901 e 1959. Constatou-se que ao longo do século XX os estabelecimentos cinematográficos de Vitória e dos municípios adjacentes à capital se desenvolveram e contribuíram na promoção da sociabilidade urbana. Apurou-se também que as referências utilizadas permitiram evidenciar o conjunto de estabelecimentos cinematográficos como um dos elementos de expressão da dinâmica da centralidade intraurbana não só na capital capixaba, mas também nos municípios adjacentes, ao se instalarem, de modo geral, em áreas que se tornaram parte desta dinâmica.

Mediante o exposto, os períodos de análise foram sistematizados para compreender o desenvolvimento da atividade cinematográfica nos municípios que atualmente compõem a Grande Vitória. O 1º Período de Análise (1901-1906) correspondeu aos primórdios da exibição cinematográfica, que, dentro do recorte espacial, ainda era realizada somente em Vitória no único estabelecimento cinematográfico da capital, o Theatro Melpômene. Esta situação se deu até o início de 1907, quando foi inaugurado o Éden Cinema, também localizado no então Largo Costa Pereira, no Centro de Vitória. Aquele ano marcou o início do 2º Período de Análise, no qual se deram as bases para a implantação

de um parque exibidor na capital do Espírito Santo e que se estende até 1929, quando os estabelecimentos cinematográficos ainda eram encontrados somente no Centro de Vitória.

Entre os anos de 1930 e 1949 está o 3º Período de Análise, quando surgiram salas de cinema no município de Vila Velha, tornando policêntrico o parque exibidor, que até então, se desenvolvia somente na capital. Neste período, além do Centro de Vitória e de Vila Velha, outros cinemas eram encontrados em Jucutuquara e em Serra Sede. Por fim, o 4º Período de Análise, situado entre 1950 e 1959, correspondeu à concentração espacial e simbólica do parque exibidor no Centro da capital, a “Cinelândia capixaba”. Concomitantemente, a expansão e a policentralização do parque exibidor prosseguiram, à medida que se propagavam os “cinemas de bairro”.

Averiguou-se ainda que, dentro dos recortes convencionados, a exploração econômica da atividade cinematográfica ficou restrita a um seleto grupo de agentes econômicos (indivíduos e organizações), pelo fato de demandar altos investimentos em produtos importados, como os aparelhos de projeção, de sonorização e até de condicionamento do ar.

A associação entre essas duas temáticas (desenvolvimento da atividade cinematográfica e a urbanização) reforçou a argumentação de que o cinema não apenas faz parte de uma indústria que possui o poder de impactar o imaginário coletivo, como também atesta que as salas de cinema no período analisado, tornaram-se importantes elementos de um conjunto de atividades terciárias, que articuladas, causaram impactos sociais e urbanos relevantes.

Notas

¹ Tal termo não é de autoria própria e pode ser encontrado também em Simis (2017) e em Sousa (2019), salvas as respectivas especificidades temáticas destes trabalhos.

² Termo foi utilizado por Malverdes (2008) para designar o Centro de Vitória entre as décadas de 1950 e 1970 como área referencial simbólica da concentração de estabelecimentos cinematográficos. Este apelido tem origem no nome popular para a Praça Floriano, no Centro da cidade do Rio de Janeiro, que, por concentrar muitas salas de cinema desde o início do século XX, recebeu o nome "Cinelândia".

Referências

- Almeida, R. C. B. (2009). *Formação Metropolitana: a Grande Vitória (1995-2005)*. (Dissertação Mestrado em História Social das Relações Políticas). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória/ ES.
- Alves, G. e Locatelli, D. (2013). *A implantação no parque exibidor no Rio de Janeiro e Espírito Santo*. In *Anais do 9 Encontro Nacional de História da Mídia*, v. 1, 1-5.
- Bellini, A. K. Q. C. (2014). *Espaços Públicos abertos e o usufruto da paisagem: 1860 a 1916 -Vitória (ES)*. (Dissertação Mestrado em Arquitetura e Urbanismo publicada). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória.
- Botechia, F. e Borges, H. F. (2014). Atlas urbanístico de Vitória: inventário dos planos urbanos para a cidade de Vitória (ES) ao longo do século XX. In *III ENANPARQ Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva* (1-11). São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie.
- Bravin, P. (2002). *A Construção da Cidade: Formas de Produção Imobiliária em Vitória*. Vitória: Florecultura.
- Bravin, P. (2005). *A História da construção e das transformações da cidade*. Vitória: Cultural-ES.
- Bravin, P. (2007). O Aparelho Guarany e o primeiro cinema no Espírito Santo. In C. Osório (Org), *Catálogo de filmes: 81 anos de cinema no Espírito Santo*. Vitória: Editorial
- Campos Júnior, C. T. (1996). *O Novo Arrabalde*. Vitória: PMV.
- Costa, F. C. (2005). *O primeiro cinema: espetáculo, narração, domesticação*. Rio de Janeiro: Azougue Editorial.
- Follador, K. J. e Ferreira, G. L. (2015). *Histórias paralelas: modernização e urbanismo nas cidades de Vitória e Rio de Janeiro*. In L. C. M Ribeiro, L. C Quintão, K. J Follador e G. L. Ferreira (Orgs), *Modernidade e Modernização no Espírito Santo* (pp. 63-100). Vitória, ES: EDUFES.
- Freire, R. L. (2013). A conversão para o cinema sonoro no Brasil e o mercado exibidor na década de 1930. *Significação: Revista de Cultura Audiovisual*, 40, 29-51.
- Gomes, E. R. (2012). *A modernização urbana do Centro de Vitória (ES): a constituição de seu porto e a estruturação de sua área central*. (Tese Doutorado em Geografia). Universidade Federal Fluminense, Niterói/ RJ.
- Gomes, P. E. S. (1996). *Cinema: Trajetória no Subdesenvolvimento*. São Paulo: Paz e Terra.
- Gonzaga, A. (1996). *Palácios e Poeiras: 100 anos de cinema no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Record.
- Klug, L. B. (2009). *Vitória: sítio físico e paisagem*. Vitória: EDUFES.
- Kuster, E. M. P. (2015). *Desejo de cinema, desejo de modernidade*. *Tempo Social, Revista de Sociologia da USP*, 27(1), 217-237.
- Malverdes, A. (2007). *O fechamento das salas de cinema na cidade de Vitória e a política da Embrafilme para a produção do cinema nacional: projetando a própria crise!* (Dissertação Mestrado em História Social das Relações Políticas. Publicada). Universidade Federal do Espírito Santo: Vitória, ES.
- Malverdes, A. (2008). *No escurinho dos cinemas: a história das salas de cinema de exibição na Grande Vitória*. Vitória: GSA.
- Malverdes, A. (2011). *Memórias fotográficas: a história das salas de cinema de Vitória*. Vitória: O Autor.
- Melo, C. I. R. (2019). *Permanências, apagamentos e transformações na Prainha, Vila Velha – ES*. (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória/ ES.
- Mendonça, E. M. S. e Almeida, M. S. (2010). Origem da verticalização no processo de modernização das cidades de Porto Alegre e Vitória. In J. F. B Freitas, *Diálogos: urbanismo.br* (pp. 97-125). Vitória: EDUFES.
- Mendonça, M. C. (2014). *A Modernização do atraso: Os fundamentos da urbanização de Vitória (1889-1930)*. (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória/ES.
- Monteiro, P. R. (2008). *Vitória: cidade e presépio. Os vazios visíveis da capital capixaba*. São Paulo: Annablume, FAPESP. Vitória: Facitec.
- Neves, K. C. M. C. (2006). Cinema: A Modernidade e suas formas de entretenimento. *Revista de História e Estudos Culturais*, 3(4). Recuperado de <http://www.revistafenix.pro.br/PDF9/8_Artigo.Kellen_Maca.pdf>

- Pegoretti, M. S. e Torezani, C. C. (2019). A forma urbana em perspectiva história: um olhar a partir da Praça Costa Pereira, Vitória/ES. In *Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Vitória/ES.
- Saletto, N. (1996). *Transição para Trabalho Livre a Pequena Propriedade no Espírito Santo (1888-1930)*. Edufes: Vitória.
- Setúbal, J. A. (2001). *Ecoss de Vila Velha*. Vila Velha-ES: PMVV.
- Silva, G. R. (2014). *Cinema e televisão: afastamentos e reaproximações na economia do audiovisual brasileiro contemporâneo*. (Dissertação Mestrado em Sociologia). Universidade Federal de Alagoas. Maceió/ AL.
- Simis, A. (2017). *Estado e cinema no Brasil*. São Paulo: Editora UNESP Digital.
- Singer, B. (2001). Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In L Charney e V. Schwartz (Orgs.), *O Cinema e a Invenção da Vida Moderna (95-123)*. São Paulo: Cosac & Naify.
- Sousa, R. G. (2014). *Cinemas no Rio de Janeiro: Trajetória e recorte espacial*. (Dissertação Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro.
- Sousa, R. G. (2019). *Salas de cinema no Rio de Janeiro: 1896-1995*. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Lucas Barata Wingler

Licenciado em Geografia e Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Professor de Geografia na rede municipal de Educação de Serra/ES. Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU). Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo. Avenida Fernando Ferrari, 514. Goiabeiras. Vitória, Espírito Santo, Brasil. Cep: 29075-910.

lucaswingler@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-3785-4942>

Eneida Maria Souza Mendonça

Arquiteta, Doutora em Arquitetura e Urbanismo. Professora Titular em graduação de Arquitetura e Urbanismo e em Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e em Geografia. Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU). Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo. Avenida Fernando Ferrari, 514. Goiabeiras. Vitória, Espírito Santo, Brasil. Cep: 29075-910.

eneidamendonca@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-3290-2215>

São Paulo em dois tempos (1911-1954)

O papel do edifício do Theatro Municipal de São Paulo na gênese das modernidades paulistas referentes à virada do século XX e à comemoração do IV Centenário da Cidade

São Paulo in two times (1911-1954): the role of the Theatro Municipal de São Paulo building in the genesis of the paulist modernities regarding the turning of the XX century and the celebration of the IV Centenary of the city

Beatriz Fernandez Vaz Oliveira

Departamento de História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Brasil.

Abstract

The present work aims to approach the concepts of modernity mobilized by the urban transformations of the city of São Paulo in two moments (1911-1954) from the history of one of its representative buildings: the Theatro Municipal. The periods that comprise the first half of the 20th century will be analyzed, with emphasis on the stage of the construction of the Theater building (1903-1911) and its first major intervention (1952-1955), which corresponds to the celebration of the IV Centenary of the City (1954). The building in question makes itself interesting precisely because it was conceived within the parameters of eclecticism, at a time when it corresponded to the ideal of modernity, and renovated at a later time, in which the relations between modernity and modernism became more complex, starting to deny eclecticism as such. This complexity, materialized in a conception of modernity that simultaneously denies eclecticism as an authentic style, but is dedicated to renovating an eclectic object such as the Theater, intends to be understood in the light of other contemporary São Paulo urban events, as is the case with the creation of the Parque do Ibirapuera complex (1953-1955), the restoration of Casa Bandeirista do Butantã (1954), the demolition of the remains of Pateo do Colégio (1954) and the completion of the construction of Catedral da Sé (1954). To achieve this goal, documentary and bibliographic sources were mobilized, in the form of architectural projects, photographs, specialized publications, theses and dissertations, referring to both contexts covered.

Resumo

O presente trabalho tem como objetivo abordar os conceitos de modernidade mobilizados pelas transformações urbanas da cidade de São Paulo em dois momentos (1911-1954) a partir da história de um de seus edifícios representativos: o Theatro Municipal. Serão analisados os períodos que compreendem a primeira metade do século XX, sendo enfatizadas a etapa de feitura do edifício do Theatro (1903-1911) e sua primeira grande intervenção (1952-1955), que corresponde à comemoração do IV Centenário da Cidade (1954). O edifício em questão interessa justamente por ter sido concebido dentro dos parâmetros do ecletismo, em um momento no qual esse correspondia ao ideal de modernidade, e reformado em outro momento posterior, no qual se complexificavam as relações entre modernidade e modernismo, que passou a negar o ecletismo como tal. Essa complexidade, materializada em uma concepção de modernidade que simultaneamente nega o ecletismo como estilo autêntico, mas se dedica a reformar um objeto eclético como o Theatro, pretende ser entendida à luz dos demais acontecimentos urbanos paulistanos coetâneos, como é o caso da criação do conjunto do Parque do Ibirapuera (1953-1955), da restauração da Casa Bandeirista do Butantã (1954), da demolição dos remanescentes do Pateo do Colégio (1954) e da conclusão da construção da Catedral da Sé (1954). Para cumprir com tal objetivo, foram mobilizadas fontes documentais e bibliográficas, na forma de projetos de arquitetura, fotografias, publicações especializadas, teses e dissertações, referentes a ambos os contextos abordados.

Keywords: modernity, restoration, renovation, eclecticism and modernism.

Palavras-chave: modernidade, restauro, reforma, ecletismo e modernismo.

Recibido el 13 de abril de 2021

Aceptado el 21 de mayo de 2021

Publicado el 28 de junio de 2021



Introdução

O Theatro Municipal de São Paulo é um edifício simbólico para a constituição da paisagem e memória paulistas. Sua construção, datada na primeira década do século XX (1903-1911), marcou um período importante de transição entre uma cidade com feições de vila colonial e sua versão cosmopolita europeizada (Simões, 2004). Desde então, o edifício passou por uma série de intervenções arquitetônicas, cujo caráter variou entre maior ou menor preocupação com sua integridade material e conservação. Essas intervenções, ocorridas respectivamente durante as décadas de 1950, 1980 e 2010, foram objeto da pesquisa de mestrado desenvolvida pela autora no programa de pós-graduação em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo da FAU-USP (São Paulo, Brasil), que teve como objetivos principais a verificação das correspondências – ou não – entre esses projetos, o *corpus* teórico do campo epistemológico da restauração e as práticas restaurativas nacionais coetâneas.¹

No presente trabalho, efetuar-se-á a análise da trajetória do Theatro Municipal de São Paulo ao longo da primeira metade do século XX, que compreende sua construção e sua primeira grande reforma (1952-1955). A elaboração desse recorte em duas etapas cronológicas tem como objetivo fornecer uma entrada para a discussão das intensas transformações às quais a capital paulista e seus equipamentos foram submetidos, no período que se inicia com a virada do século e culmina na comemoração do IV Centenário da Cidade (1954), conceituando assim o que se constituiria como modernidade em cada uma delas.²

Em um primeiro momento, serão contextualizados os processos de encomenda, construção e inauguração do edifício, nos âmbitos social, urbano e arquitetônico que permeavam a cidade de São Paulo durante a primeira década do século XX. Posteriormente, dar-se-á enfoque aos processos referentes à obra de intervenção ocorrida durante a década de 1950, suas relações de encomenda

com a comemoração do IV Centenário e as transformações sofridas pelos demais equipamentos urbanos no mesmo período, como a construção do conjunto do Parque do Ibirapuera, a restauração da Casa Bandeirista do Butantã, a demolição dos remanescentes do Pateo do Colégio e a conclusão da Catedral da Sé. Para tal, foram usadas fontes documentais e bibliográficas na forma de projetos, fotografias, publicações especializadas, teses e dissertações que remontam aos contextos a serem analisados.

Dentre as fontes mobilizadas, cabe destacar o papel das fotografias em seu duplo estatuto documental e ilustrativo. Sobre elas, ora recai um olhar de preocupação filológica como documento em si, ora como registro de elementos da cultura material entendidos, por sua vez, como documento/monumento dentro da concepção de Le Goff (1996). A multiplicidade dessas imagens, que ocupam papel de destaque quantitativa e qualitativamente no presente trabalho, também pode ser lida como uma tentativa de aproximação ao modelo de *revista ilustrada*, que circulava de maneira corrente no Brasil da primeira metade do século XX, nas quais as fotografias operavam como “janelas que se abriam para o mundo retratado na foto”, através das quais se construía a assimilação dos novos padrões de sociabilidade que estavam sendo gestados (Mauad, 2005, p. 152). Uma vez que o artigo objetiva desvelar essas transformações, a apropriação dessa linguagem nos parece pertinente, sendo capaz de aproximar a leitura historiográfica de seu objeto.

Finalmente, acredita-se que a aproximação do Theatro Municipal de São Paulo nesses dois momentos de gênese da modernidade paulista lance as bases para o entendimento mais geral das mudanças materiais e discursivas que alteraram as feições urbanas da cidade no decorrer da primeira metade do século XX. Nesse sentido, a análise diacrônica da trajetória do edifício serve para colorir esse contexto de intensas transformações, das quais a cidade de São Paulo continua devedora.

1. (1903-1911) A virada do século XX: primeira modernidade

A segunda metade do século XIX representou, para a Europa, um momento de intensa repaginação urbana, do qual o processo de modernização das capitais brasileiras na virada do século XX é devedor. O maior desafio para os europeus, à época, foi adequar a morfologia das cidades às novas escalas resultantes do crescimento populacional e da implementação de ferrovias e novos programas. Algumas das ferramentas usadas para tal consistiam na hierarquização de estruturas urbanas, no isolamento de equipamentos monumentais a partir de eixos perspectivados e na abertura de grandes *boulevares*, parques e jardins (Patetta, 1987). São exemplos dessa empreitada o Plano Cerdá, que reformulou a cidade de Barcelona em 1858 e o Plano Haussmann, que fez o mesmo com a Paris de 1853.

No Brasil, foram a entrada no século XX e a transição para o período de república (1889)³ as responsáveis por alavancar as grandes transformações urbanas que, como se verá a seguir, se deram nos moldes do planejamento europeu oitocentista (Brenna, 1987). A cidade do Rio de Janeiro, então capital do país, exemplifica o anseio pela aquisição de uma roupagem europeia para as cidades da nova república, uma vez que passou por uma extensa remodelação durante os anos de 1903 e 1906, que culminou na abertura da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), fortemente inspirada na *Champs Élysées* de Haussmann.

Algumas cidades do norte do país, como Manaus e Belém, também experimentaram grandes transformações urbanas no mesmo período, resultantes da era de ouro da economia extrativista dos seringais durante o ciclo da borracha. Em todos os casos, incluindo-se o Rio de Janeiro, a construção de grandes casas de ópera teve papel central dentro dessas reformas. O Theatro Municipal do Rio de Janeiro, o Theatro Amazonas em Manaus e o Theatro da Paz em Belém são todos edifícios que não apenas incorporaram a tipologia da casa de ópera europeia, como também sua linguagem arquitetônica

ancorada nos revivalismos históricos, que ficaria conhecida como ecletismo (Fabris, 1987).

A cidade de São Paulo e seu respectivo Theatro Municipal, objeto do presente estudo, não escaparam a esse padrão, resultante da relação imbricada entre apogeu econômico e mudança de aspecto tipológico urbano. Como se sabe, a virada do século XIX para o XX na capital paulista foi atravessada por processos como o intenso crescimento populacional, a criação de ferrovias e a expansão da economia do ciclo do café, que implicaram diretamente em sua configuração social e urbana. A inauguração do Theatro Municipal de São Paulo (1903-1911), como se verá a seguir, não apenas veio no bojo dessas transformações, mas atuou como importante catalisadora da transposição da malha urbana para além do Vale do Anhangabaú (Costa, 2017).

A criação do Theatro, nesse sentido, derivou da necessidade de existência de uma casa de ópera capaz de receber as grandes companhias de teatro europeias, que vinha se alastrando desde o último quarto do século XIX, e se agravava com o incêndio sofrido pelo antigo Theatro São José em 1898, até então o único que possuía infraestrutura adequada para tal (Amado, 2016). Esse anseio por um teatro nos moldes europeus dialogava diretamente com o desejo generalizado das elites cafeeiras paulistas de cosmopolitização e transformação das feições urbanas coloniais com as quais a cidade de São Paulo havia cruzado o século XIX e adentrado os primeiros anos da república (Amaral, 1979).

A partir de 1895, foram promulgadas sucessivas leis de fomento para construção de um teatro que contemplasse as necessidades da metrópole em feitura. Esses instrumentos jurídicos forneciam as mais variadas concessões de pagamento de impostos a qualquer particular interessado na empreitada. Após incontáveis propostas frustradas de execução do edifício por meio de licitação pública, foi promulgada a lei N. 750 de 13 de novembro de 1900, que encarregou o já então conhecido arquiteto Ramos de Azevedo

de elaborar um projeto condizente com as diretrizes estabelecidas (Cardim, 1911). Devido a recessão da indústria do café, provocada pela crise mundial da virada do século, a proposta ficaria arquivada pelos próximos anos até que, em 1903, a construção seria autorizada e seria dado início à obra.

Do projeto de Ramos de Azevedo participaram outras duas figuras de relevo: o arquiteto Domiziano Rossi e o cenógrafo Cláudio Rossi que, apesar da coincidência nominal, não possuíam relação de parentesco. Domiziano Rossi foi um arquiteto genovês radicado em São Paulo a partir do ano de 1894, tendo atuado como professor do Liceu de Artes e Ofícios e da Escola Politécnica, o que impulsionou a parceria que estabeleceria com o escritório técnico de Ramos de Azevedo, junto ao qual desenvolveu o projeto do Theatro Municipal de São Paulo. Cláudio Rossi, por sua vez, chegara ao Brasil em 1871 como cenógrafo da Companhia de Teatro Ferrari e, por meio de sua amizade pessoal com o prefeito Antônio Prado, foi colocado em contato com Ramos para execução do projeto em questão. A historiografia da arquitetura, no entanto, não é unânime no que tange à participação efetiva de cada uma das três partes dentro do projeto. Para alguns, os três profissionais teriam

se encarregado em conjunto da proposta (Lemos, 1993); já para outros, Ramos teria encabeçado o processo criativo do edifício (Carvalho, 2000).

Descrito por Ricardo Severo (1911) em sua *Monographia de Inauguração* como “renascimento barroco”, o edifício do Theatro é entendido como um expoente da arquitetura eclética brasileira, sendo essa entendida como a cultura arquitetônica de uma classe burguesa, que priorizava o conforto e o progresso (Patetta, 1987), por meio do léxico historicista somado às mais recentes inovações construtivas (Lemos, 1987). Sua tipologia, claramente inspirada no modelo francês da Ópera Garnier (Paris, 1861), reproduz tanto interna como externamente algumas referências compositivas e espaciais do edifício análogo europeu.

A principal semelhança entre ambos os edifícios, no entanto, diz respeito à divisão tripartite da volumetria, composta pelos corpos da fachada, central e posterior. No caso do Municipal paulista, o corpo da fachada compreende o saguão, a escadaria principal, o Salão Nobre, o restaurante e a bilheteria; o corpo central, a sala de espetáculos; e o posterior, a ala de camarins e o palco. (Figura 1)



Figura 1. Corte longitudinal do projeto original do TMSp, no qual se identificam seus principais ambientes. Acervo de fontes iconográficas da biblioteca da FAU-USP

O saguão principal foi construído usando-se de materiais de origem nobre e suas paredes foram pintadas na técnica da *scaiola*, que consiste na aplicação de uma textura que remete ao padrão dos veios de uma peça de mármore. A caixa da escada era ladeada por duas colunas monumentais de granito cinza do Lageado e seus degraus de mármore branco eram iluminados por meio de caixilhos envidraçados e delimitados por balaustradas em mármore amarelo italiano. (Figura 2)

O ambiente contíguo ao saguão, que correspondia ao restaurante, era profundamente marcado pela presença de pinturas decorativas nos forros e paredes e pelo chão de ladrilhos hidráulicos norte-americanos. O teto era formado por molduras douradas que delimitavam o espaço dos forros e as portas eram ornamentadas por vitrais de vidros coloridos e motivos botânicos. (Figura 3)

A sala de espetáculos, protagonista do edifício, possuía planta em formato de ferradura e balcões apoiados parcialmente por finas colunas douradas. A coloração geral do ambiente fora descrita na já referida *Monographia de Inauguração* como sendo branca e dourada, com elementos decorativos cuja temática aludia à arte dramática, canto, dança e poesia. (Figura 4)

O salão nobre, por sua vez, era um ambiente suntuoso ligado às antecâmaras da sala de espetáculos por meio de três portas em arco de bronze dourado com lâminas de cristal. Suas paredes, cujas pilastras repousam sobre bases de mármore dos mais variados, sustentam enormes espelhos com aplicações decorativas metálicas e arandelas para iluminação. O piso, em parquet de marchetaria de pau-marfim e peroba rosa e o forro, adornado por pinturas decorativas realizadas diretamente sobre o estuque de gesso (Figura 5), cuja autoria remonta a Oscar Pereira da Silva, importante artista fluminense formado pela Escola Nacional de Belas Artes e referência no desenvolvimento do que se tornaria conhecido como “pintura histórica”.



Figura 2. Fotografia do saguão principal em 1911. *A Ilustração Paulista* (1911), 1(35), p. 22.



Figura 3. Fotografia do restaurante à época de sua inauguração em 1911. Chama a atenção o fato de esse ser o único registro iconográfico do ambiente original, que seria profundamente alterado na intervenção da década de 1950. Severo, 1911, p. 20.



Figura 4. Fotografia interna da sala de espetáculos na ocasião da inauguração do Theatro. Acervo de fontes iconográficas da biblioteca da FAU-USP.



Figura 5. Fotografia do salão nobre na ocasião da inauguração do Theatro. Acervo de fontes iconográficas da biblioteca da FAU-USP.



Figura 6. Respectivamente, detalhe da “Planta Geral da Cidade de São Paulo”, levantada por Alexandre Cococi e Luiz F. Costa, de 1905. Destacado em vermelho, Theatro em construção. Em azul, fica delimitada a área conhecida como Triângulo Histórico e em amarelo, o Viaduto do Chá (esq.) e vista do Viaduto do Chá em 1911, logo após a inauguração do Theatro. Chama a atenção o caráter das edificações circundantes, em primeiro plano, de feições contrastantemente coloniais (dir.). Amado, 2016, p. 258.

Uma vez destacados os aspectos culturais e formais da construção do Theatro, além da relevância que sua inauguração representaria nos contextos sociais e arquitetônicos da cidade, cabe entender a localização do edifício como reveladora de sua importância no âmbito urbano. Sua implantação, para além dos limites do Triângulo Histórico (correspondente à área determinada pelas implantações do Largo São Bento, do Largo São Francisco e do Pateo do Colégio), é indicativa do processo de modernização e ocupação do Centro Novo (Toledo, 1989). A construção do edifício opera, à época, como importante catalisador da transposição do

Vale do Anhangabaú, que marcava a distinção entre os lotes coloniais estreitos e compridos do Triângulo e a possibilidade de edificar em escalas monumentais do Centro Novo, da qual a própria construção do Theatro é sinalizadora. (Figuras 6):

Em torno (do Theatro) tudo se amesquinha; e como vassallos curvados sobre os primeiros degraus de um throno régio, os outros edifícios se prostram reverentes, tal como uma corte muda, humilde e submissa (...) N’esta impressão, que se vae generalizando, está o efeito da acção moral e civilizadora do Monumento. (Severo, 1911, p. 27)

Até aqui, foi analisada a importância do edifício do Theatro Municipal de São Paulo à época de sua construção, como catalisador de uma nova forma de ocupação urbana e como revelador de um anseio burguês por europeizar-se, durante os primeiros anos do século XX. Sua relevância, no entanto, se estende por toda a primeira metade do século, culminando no momento de celebração do IV Centenário da Cidade, em 1954, quando sobre ele é lançado um primeiro olhar reformulador. A seguir, será estudado o contexto que envolveu essa intervenção, as respostas dadas aos anseios modernizantes daquele tempo e seus reflexos nos demais equipamentos urbanos coetâneos.

2. (1952-1955) IV Centenário de São Paulo: segunda modernidade

No dia 25 de janeiro de 1954, a cidade de São Paulo completou quatrocentos anos. O que salta aos olhos é que a própria eleição da data comemorativa reiterava o mito fundador católico, correspondendo à ocasião da fundação do Colégio Jesuítico de São Paulo por Anchieta (25 de janeiro de 1554). A função da comemoração à época, mais do que nunca, esteve relacionada à constituição da memória social e da valorização da figura do bandeirante como elo condutor da identidade empreendedora paulista que vinha se construindo desde a virada do século (Quarenta, 2009).

Nesse cenário, também seria papel da celebração afirmar e divulgar São Paulo como modelo para o Brasil, fazendo frente à então capital, alocada no Rio de Janeiro, sobre a qual recaíam todos os olhares (Lofego, 2004). Efetivamente, a pujança manifesta nos festejos culminou em uma série de eventos que remodelaram, não apenas a identidade paulista, como sua materialização nos espaços da cidade. Alguns desses eventos, como é o caso da primeira reforma a qual o edifício do Theatro Municipal seria submetido, são recuperados aqui no sentido de compreender o que se consideraria o ápice de modernização urbana, iniciado algumas décadas antes, com a virada para o século XX.

Para além da reforma do Theatro, houve mudanças significativas no patrimônio edificado da cidade, assumindo essas a forma de intervenções sobre o pré-existente ou novas construções. Entre os exemplos, destacam-se a restauração da Casa Bandeirista do Butantã,⁴ a conclusão da Catedral da Sé, a demolição dos remanescentes do Pateo do Colégio e a construção do conjunto do Parque do Ibirapuera. Essa amostragem interessa sobre maneira como aproximação dos discursos impressos sobre a identidade paulista de então, marcada pela importância da presença católica, da figura do bandeirante e da promissora metrópole moderna/ modernista (Farias, 2004).

A Casa Bandeirista do Butantã, um exemplar da arquitetura rural do período colonial, apenas recebe esse nome por ocasião do IV Centenário, como decorrência dos estudos tipológicos que tematizavam tais edificações, que vinham sendo realizados pelo SPHAN⁵ desde a década de 1940 (Mayumi, 2017). O arquiteto Luis Saia, figura de relevo no órgão, foi o responsável tanto por tais pesquisas como pelo processo restaurativo ao qual a Casa do Butantã seria submetida em 1954. (Figura 7)

Dentro da análise de Saia, que cotejava a Casa do Butantã com outras sedes de propriedades rurais paulistas dos séculos XVII a XIX, esta assumira um papel desviante, que escapava do “padrão puro” da tipologia estabelecido por tais estudos. Dessa forma, a intervenção encabeçada pelo arquiteto na ocasião do IV Centenário visava suprimir os traços arquitetônicos considerados em desacordo com esse esquema tipológico pré-estabelecido e “resgatar” o estado de pureza que aproximaria o edifício daquilo que seria entendido como um modelo, dentro da lógica evolutiva pautada pelas noções de “apogeu e decadência” (Mayumi, 2006).

Se para o restauro da Casa foram mobilizados repertórios que diziam respeito ao resgate da identidade bandeirante, pode-se dizer que, nos casos da Catedral da Sé e do Pateo do Colégio, o que importava era a mobilização do imaginário católico constituinte da fundação



Figura 7. Respectivamente, da esquerda para direita, fotografias do estado de conservação da Casa Bandeirista do Butantã antes do restauro de Luis Saia (esq.) e seu resultado (dir.). Destacam-se a reformulação quase completa dos elementos originais e o aspecto de novo conferido ao edifício após o término das obras. Arquivo do DPH, In Mayumi, 2017, pp. 80-81.



Figura 8. Respectivamente, Catedral da Sé em processo de construção (esq.) e seu aspecto atual (dir.). Geronazzo, F., Bertolino, F. C., Jr. (2014, 11 de setembro). *No coração da cidade, a Catedral da Sé, dedicada há 60 anos*. Recuperado de <http://arquisp.org.br/regioase/noticias/no-coracao-da-cidade-a-catedral-da-se-dedicada-ha-60-anos>

da cidade. A primeira, construída no lugar que uma vez fora ocupado pela igreja matriz primitiva (1616- 1745); e o segundo, referente ao lugar mitológico de fundação da Vila de São Paulo de Piratininga pelos jesuítas (Kuhn, 2016).

A Catedral vinha sendo construída desde 1913, sob a responsabilidade do arquiteto alemão Maximilian Hehl, no estilo neogótico, tendo sido concluída em 1954. (Figura 8) Já o Colégio havia passado por processos extensivos de reforma no período que transcorreria entre

os séculos XVII e XIX, tendo sido demolido integralmente em 1953 para posterior reconstrução, que se concluiria somente em 1979. (Figura 9) Vale destacar que, no caso do Pateo do Colégio, os remanescentes que seriam demolidos se apresentavam dentro dos parâmetros do ecletismo, tendo sido resultados da reforma empreendida em 1881 pelo engenheiro Eusébio Stevaux que, antes de Ramos de Azevedo, desempenhava o papel de construtor oficial da cidade (Campos, 1995).



Figura 9. Respectivamente, estado do conjunto em 1891, após a reforma de Eusébio Stevaux (esq.) e processo de demolição do conjunto do Pateo do Colégio em 1953 (dir.) Acervo Museu Paulista, In Kuhn, 2016, p. 37(esq.); Sebastião A. Ferreira – Casa da Imagem, In Kuhn, 2016, p. 74 (dir.)

Para além do resgate da identidade católica de São Paulo, os processos aos quais tanto a Catedral como o Pateo foram submetidos à época diziam respeito ao aspecto fundacional da cidade. O primeiro como Marco Zero⁶ e o segundo, como o próprio *locus* histórico da fundação. Simultaneamente, na região sul da cidade, erigia-se o conjunto de monumentos constituintes do Parque do Ibirapuera que, segundo o historiador Paulo César Garcez Marins, “tornava-se o novo marco zero da capital, refundando-a” (Marins, 2003, p. 33).

Tal conjunto era constituído pelo Monumento às Bandeiras, pelo Mausoléu ao Soldado Constitucionalista de 1932 e pelos edifícios projetados por Oscar Niemeyer. (Figura 10) Ainda de acordo com a leitura de Marins (2003), os três monumentos operavam com o mito do bandeirante como essência paulista, ora manifesta no passado, quando referida às próprias bandeiras; ora no presente, quando realiza a operação de relacionar as figuras dos bandeirantes com a dos soldados de 1932 e ora no futuro, ao exercitar a já conhecida relação entre as concepções arquiteturais do passado colonial com o modernismo (Chuva, 2003).

Até agora, debruçou-se sobre o contexto das celebrações do IV Centenário e seus impactos nas feições urbanas da cidade de São Paulo de maneira mais geral. Resta especular, no entanto, o que a intervenção sofrida pelo

edifício do Theatro Municipal, objeto do presente trabalho, pode informar sobre o olhar modernizador dirigido aos monumentos paulistanos na ocasião e, sobretudo, como esse olhar incidiu sobre um objeto eclético, entendido como estilo desviante da história arquitetônica brasileira.

O caso do Theatro interessa sobretudo no que tange a compreensão dessa modernidade impressa sobre um edifício que, a princípio, não mobiliza nem a identidade católica nem a bandeirante. Além disso, a já mencionada relação de continuidade entre arquitetura colonial brasileira e sua expressão moderna exclui da equação o fenômeno eclético, manifesto no edifício em questão, uma vez que esse é entendido como *pastiche* de uma sintaxe historicizada europeia, alheia aos processos nacionais de feitura do espaço e da história (Chuva, 2003).

Apesar disso, o Theatro Municipal foi objeto de uma extensa reforma encomendada pela comissão dos festejos, que visava adequar suas instalações para receber, em seu palco, o balé comemorativo do IV Centenário.⁷ Ora, no que consistia essa adequação e quais anseios de modernidade foram por ela expressos, em se tratando de uma obra cuja constituição se via intrinsecamente ligada à gênese de uma primeira modernidade paulista, fixada na virada do século XX.



Figura 10. Fotografia aérea atual do conjunto de monumentos que configuram o Parque do Ibirapuera. Destaque em amarelo para o Mausoléu ao Soldado Constitucionalista de 1932 (em construção); em vermelho, para o Monumento às Bandeiras e, em azul, para as construções de Oscar Niemeyer. Fotografia de Werner Haberkorn In Magalhães, R. C. (2016). *Passeio com música no Ibirapuera IV*. São Paulo, SP. Recuperado de <https://parqueibirapuera.org/passeio-com-musica-no-ibirapuera-iv/>.

Após a análise de uma série de publicações, cuja autoria remonta ao arquiteto responsável pela reforma; de fotografias da obra em processo e dos desenhos técnicos correspondentes ao projeto, concluiu-se que a intervenção orbitou três conceitos-chave: a modernização, a inovação técnica/tecnológica e a adequação funcional. A partir daí, também se apreendeu que a intervenção se fez muito mais presente no interior do edifício, sendo os ambientes mais profundamente alterados aqueles correspondentes aos camarins, palco, sala de espetáculos, bilheteria e restaurante.

As transformações das áreas relacionadas à recepção e acomodação do público, assim como àquelas relativas ao conforto dos artistas, tinham intenção corretiva. A redistribuição da bilheteria visava a otimização do encaminhamento do público; a reformulação da sala de espetáculos e do palco, a supressão dos pontos “cegos e surdos” e a modernização de equipamentos cênicos; e a ampliação dos camarins, a possibilidade de acomodar companhias maiores.

A existência de uma única bilheteria para servir a todos os setores do auditório foi apontada pela equipe de projeto como problemática, uma vez que acarretava filas e aglomerações. A princípio, foi elaborada uma proposta de setorização da bilheteria que implicava na ocupação das varandas laterais do edifício. Tal projeto não foi levado a cabo devido a interferência que eventuais fechamentos, que se fariam necessários no caso de adaptação das varandas em bilheteria, efetuariam no aspecto das fachadas do edifício.

A solução encontrada, de caráter mais discreto, envolvia a subdivisão da bilheteria original em dois setores, sendo o primeiro deles destinado à plateia, frisas e camarotes; e o segundo, à galeria e anfiteatro (Figura 11). Para otimizar a distribuição dos espectadores desse segundo grupo, fez-se necessária a construção de uma escada e um elevador, que dariam acesso direto da bilheteria aos espaços referentes ao anfiteatro e à galeria, localizados no quinto pavimento (Figura 12).



Figura 11. Planta do projeto executivo da década de 1950 para reformulação da bilheteria. Identificados em vermelho, os dois novos setores. Acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.



Figura 12. Fotografias do processo da obra de reformulação da bilheteria. Para tal, foi necessária a construção de um elevador (esq.) e de uma escada (dir.) destinados ao acesso direto do público do segundo setor da bilheteria aos assentos correspondentes, localizados na galeria e anfiteatro. Acervo de Fotografias do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.



Figuras 13. Respectivamente, demolição dos setores originais da sala de espetáculos (esq.), construção de nova laje em concreto armado (centro) e armação da nova estrutura perimetral (dir.). Acervo de Fotografias do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

A intervenção na sala de espetáculos, por sua vez, não prezou pela discrição. Para resolver os entraves relativos aos inúmeros pontos cuja acústica e visibilidade encontravam-se prejudicadas, decidiu-se pela total reformulação do ambiente e de seus setores. A sala, originalmente em formato de ferradura, teve suas paredes, bem como os pilares de sustentação de seus balcões, completamente demolidos. O antigo sistema estrutural foi suplantado por outro, mais moderno, em concreto armado. (Figura 13)

Para concluir a reformulação total do ambiente, o palco teve sua boca de cena alargada e seus mecanismos cênicos modernizados. Para tal, fez-se necessária a demolição dos camarotes do proscênio, que dariam lugar ao órgão, instalado durante a década seguinte. Além disso, para a implantação de um sistema de elevação cênica de maior amplitude, foi necessário escavar a área sob o palco o que, por sua vez, resultou na inevitabilidade da realização do rebaixamento do lençol freático. Os quadros de manobras

e os manipuladores da cabine do palco também foram integralmente substituídos por equipamentos que se usavam de tecnologia bastante avançada para a época.

O setor de apoio ao palco, marcadamente ocupado pelos camarins, também foi radicalmente transformado. Originalmente, a área destinada aos camarins do Theatro correspondia a quatro andares, que passaram a ser insuficientes para acomodar os corpos artísticos das apresentações. A solução encontrada à época pela reforma resultou na demolição da configuração interna original dos camarins, para a construção de novas lajes que totalizariam seis andares (Figura 14). Tal decisão impactou o aspecto externo da fachada posterior do edifício, que teve suas janelas seccionadas pelas novas lajes construídas.

A reformulação do restaurante, que teve seu espaço subdividido e partilhado com as áreas referentes a funções administrativas do edifício, também alterou significativamente sua arquitetura. A espacialidade original do ambiente, que se dividia entre bar e restaurante através de um pórtico de colunas duplas, foi transformada por meio da construção de paredes e divisórias, que serviam para conferir privacidade às salas administrativas ali implantadas. Seu aspecto decorativo e ornamental foi severamente prejudicado, tendo sido suas pinturas murais encobertas por pintura acrílica lisa. (Figura 15)

Essas escolhas, operadas pela reforma encomendada por ocasião da celebração do IV Centenário, são reveladoras de uma postura tecnicista e funcionalista, que acabou por eclipsar qualquer preocupação com soluções menos invasivas e mais conservadoras. Não houve, por parte da equipe responsável, comprometimento pela manutenção da matéria ou concepção estética original do monumento, o que coaduna com a percepção moderna do ecletismo como desvio da história arquitetônica paulista, incompatível com



Figura 14. Corte longitudinal do setor de camarins no projeto de 1950. Em vermelho, destacam-se as novas lajes que seccionaram as janelas da fachada posterior. Acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.



Figura 15. Planta do primeiro andar do projeto executivo de 1952-1955, com destaque em vermelho para a área do restaurante. As linhas em preto representam as paredes que seriam construídas como divisórias das áreas administrativas a serem implementadas e a linha azul, a parede existente. Acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

uma postura mais alinhada a um processo restaurativo, por exemplo.

Sabe-se que a primeira metade do século XX foi palco de intensas discussões dentro do campo epistemológico da restauração. Sob o triunfo do Restauro Filológico - preconizado por figuras como Alois Riegl (1858-1905), Max Dvorak (1874-1921), Gustavo Giovannoni (1873-1947) e Camilo Boito (1836-1914) e condensado nos postulados de ordem internacional da *Carta de Atenas* (1931) -, o olhar voltado aos monumentos se cristaliza através da preocupação documental com a conservação de sua autenticidade material e o respeito por todas as fases de sua constituição (Kuhl, 2013, 2014a, 2014b). Dessa forma, a operação realizada coetaneamente no Theatro Municipal de São Paulo não pode ser lida como um restauro, uma vez que o objeto não era entendido como parte integrante do patrimônio a ser preservado, e sim como um equipamento cultural urbano em funcionamento que necessitava de atualização.

Apesar do semelhante descompromisso com a salvaguarda da autenticidade material no caso da Casa Bandeirista do Butantã, o processo coetâneo ao qual ela havia sido submetida continuou sendo entendido como restauro, uma vez que seu *status* patrimonial como bem cultural, reconhecido pelo SPHAN, a diferenciava do Theatro Municipal com relação aos objetivos de tal intervenção. Enquanto a intervenção no Theatro prezava pela adaptação funcional, a intervenção na Casa almejava a construção de uma imagem histórica com vistas à transmissão para o futuro.

De fato, o edifício do Theatro apenas foi reconhecido como parte integrante do patrimônio histórico e artístico, tanto paulista como brasileiro, tardiamente. Em 1981, foi tombado pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico), a nível estadual; decisão que se repetiu *ex-officio* pelo CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo) em 1991. Em 2014, finalmente

obteve reconhecimento a nível federal, quando foi homologado seu processo de tombamento pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Para que sejam evitados anacronismos, no entanto, é importante ressaltar que, à época da intervenção da década de 1950, o único órgão brasileiro responsável pela preservação do patrimônio era o SPHAN (atual IPHAN). O CONDEPHAAT e o CONPRESP foram criados *a posteriori*, respectivamente em 1968 e em 1985, no bojo dos alargamentos conceituais que acometeram as práticas historiográficas brasileiras a partir da segunda metade do século XX e que permitiram concepções de monumento mais extensas e democráticas no que tange a sua importância nos diferentes níveis local, estadual e nacional (Nascimento, 2016).

Cabe ainda destacar a afinidade entre o processo empreendido sobre o edifício do Theatro e a demolição dos remanescentes oitocentistas do Pateo do Colégio. Ambos eram representantes do ecletismo paulista da virada do século, mas sobre eles recaíram duas formas distintas de atuação.

Ao Pateo do Colégio, reconhecido dentro da narrativa fundamentalmente católica que buscava-se resgatar na ocasião do IV Centenário, não se podia associar uma expressão arquitetônica tão desviante, como era entendido o ecletismo pelos modernistas. Pelo contrário, deveria imperar o estilo colonial fundante, em sua relação de causa e efeito com a modernidade, por mais que para atingi-lo se fizesse necessária a demolição sucedida da implementação de um falso histórico. Já no caso do Theatro, seu não reconhecimento como objeto de interesse histórico, conferiu maior liberdade de atuação por parte dos responsáveis pela intervenção que, apesar de modificar seu interior extensivamente, pôde conservar sua linguagem arquitetônica, sobretudo no que diz respeito às suas fachadas, que foram pouco ou nada alteradas.

Nesse sentido, caberia aventar a hipótese de que, se o Theatro Municipal tivesse de alguma forma sido inserido na narrativa celebratória

calcada no catolicismo, no bandeirantismo ou no modernismo, tornando suas feições ecléticas incompatíveis com sua grandiosidade histórica, talvez seu destino se assemelhasse ao do Pateo do Colégio e, em seu lugar, tivesse sido erigido um falso de si mesmo. Em efeito, o papel que o edifício do Theatro desempenha com relação a esse segundo momento de modernidade paulista é de resistência, possibilitada apenas pela relação de desvio que a lógica moderna anterior significou para esta nova.

Considerações finais

Como visto até agora, a materialidade do edifício do Theatro Municipal de São Paulo foi impactada nas duas principais etapas de modernização da cidade de São Paulo. A princípio, na virada do século XIX para o XX, sua construção respondeu aos anseios da elite cafeeira paulista de reproduzir o modelo de urbanidade e sociabilidade europeias. Naquele momento, a criação de uma casa de espetáculos nos moldes da Ópera Garnier catalisou uma série de processos urbanos que culminaram na transposição da ocupação da cidade para além do Vale do Anhangabaú.

Em outras palavras, além da incorporação de uma tipologia e linguagem arquitetônica importadas, a construção do Theatro modificou para sempre a paisagem urbana do centro de São Paulo, substituindo a dinâmica colonial dos lotes estreitos e compridos situados no Triângulo Histórico pela lógica monumental dos grandes projetos urbanísticos que haviam reformulado as capitais europeias nas décadas anteriores. Entender a importância simbólica, urbana, arquitetônica e social que o edifício condensou em si naquele momento implica em compreender também as transformações das formas de ócio e lazer almejadas por uma elite que se espelhava na burguesia europeia e que, em certo sentido, corria contra o tempo para melhor ambientar suas “ideias fora do lugar” (Schwartz, 1992).⁸

Nesse momento, o papel inovador desempenhado pela construção do Theatro fica evidente. Ele foi, para a primeira modernidade

paulista, que buscava distância das origens e feições coloniais, a sua própria casa de ópera europeia.

Algumas décadas mais tarde, a cidade de São Paulo foi atravessada pela comemoração de seu IV Centenário. Esse evento concentrou uma série de transformações que materializaram o mito de uma identidade católica e bandeirante por meio de demolições, construções e restauros. A mentalidade modernista, que efetuava uma relação de equivalência e continuidade histórica entre o estilo colonial e o modernismo, dedicou-se a conformar os monumentos paulistas a esse ideal.

Nesse contexto, o Theatro Municipal assumiu um papel diferente. A impossibilidade de inseri-lo nessa narrativa, justamente por ser um representante completo de uma modernidade anterior calcada na negação do período colonial, o permitiu resistir, embora profundamente modificado.

De tudo isso pode-se concluir que, de certa forma, as modernidades paulistas sempre estiveram atreladas ao passado colonial da metrópole. Em um primeiro momento, correspondente à virada do século XIX para o XX, a modernidade consistia em negá-lo; em um segundo momento, correspondente a meados do século XX, em recuperá-lo. Em ambos, o Theatro Municipal tornou-se objeto de atenção: primeiro como inovação, depois como resistência.

Notas

¹ A dissertação, intitulada *Theatro Municipal de São Paulo: as implicações teóricas das intervenções de 1950, 1980 e 2010*, foi defendida em maio do ano de 2021 para obtenção do título de Mestre em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo pela FAU-USP (São Paulo, Brasil) e foi orientada pela Professora Doutora Maria Lucia Bressan Pinheiro, docente da mesma instituição.

² Apesar de situado no período cronológico compreendido pelo estudo, o evento da Semana de Arte Moderna de 1922, sediado no Theatro Municipal, não será analisado em suas particularidades, uma vez que para o objetivo do presente trabalho, interessa a dimensão material do edifício e suas transformações.

³ Com a declaração da independência por D. Pedro I, em 1822, o Brasil adentrara seu período de Império. Em 1889, a monarquia foi substituída pelo regime republicano, apenas um ano depois da abolição da escravidão assinada pela princesa Isabel.

⁴ Cabe destacar que a diferenciação entre os vocábulos “reforma” e “restauro” para classificar respectivamente o caso do Theatro Municipal e o da Casa Bandeirista é intencional. Nesse sentido, entende-se como restauração um processo empreendido no âmbito da oficialidade, por meio da atuação de um órgão responsável pela preservação do patrimônio (no caso da Casa Bandeirista, como se verá a seguir, o SPHAN), em oposição à reforma, realizada de modo independente, sem intervenção ou acompanhamento de uma entidade oficial voltada à preservação. Apesar de, como se verá a seguir, ambas as intervenções desrespeitarem a conceituação elaborada à época dentro do campo epistemológico da restauração, optou-se por manter a designação de “restauro” no caso da Casa Bandeirista do Butantã como meio de enfatizar seu *status* de bem patrimonializado, em oposição à ausência de reconhecimento formal do edifício do Theatro.

⁵ O SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), atual IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), foi criado em 1937 como uma iniciativa relativamente tardia de institucionalização da preservação do patrimônio brasileiro. A própria criação do órgão se vê imbricada em um contexto de aproximação universalizante das manifestações coloniais da arquitetura nacional e a gênese do movimento modernista, encabeçado por Oscar Niemeyer e

Lucio Costa, tendo o último também participado ativamente do quadro original de funcionários do SPHAN.

⁶ O Marco Zero da cidade de São Paulo fica localizado em frente à Catedral da Sé e é a partir dele que se marca o início da numeração das vias públicas e rodovias, bem como a medição das distâncias entre os demais municípios e estados brasileiros. O atual monumento em forma de coluna hexagonal revestida de mármore, cujo projeto fora responsabilidade do artista francês Jean Gabriel Villin, foi ali implantado em 1934.

⁷ O Balé do IV Centenário foi uma companhia criada pela Comissão do IV Centenário para se apresentar ao longo do ano de 1954, como parte integrante dos festejos distribuídos pela cidade. Em suas montagens, percebia-se a busca por uma linguagem de dança mais moderna, em confluência com a tônica geral do evento. Apesar de concebido para apresentar-se no palco do Theatro Municipal, o atraso das obras de reforma fez com que o edifício apenas ficasse pronto em 1955, obrigando assim que as apresentações do Balé fossem executadas no Estádio do Pacaembu.

⁸ Essa corrida para mimetizar os signos e equipamentos culturais do outro lado do Atlântico pode ser entendida na chave interpretativa proposta por Roberto Schwartz, que define a ideologia liberal da burguesia brasileira de finais do século XIX, de bases europeias, como um conjunto de “ideias fora do lugar”, uma vez que o liberalismo pressupõe o trabalho livre que, com a tardia abolição da escravidão em território nacional, ainda não era uma realidade para o Brasil até a última década do século retrasado.

Referências

- Amado, M. R. (2016). *Teatros em São Paulo (1890-1911): cultura, arquitetura e cidade a partir de fontes primárias* (Dissertação de Mestrado publicada). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil. Recuperado de: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-16022017-121415/en.php>
- Amaral, A. B. D. (1979). *História dos Velhos Teatros de São Paulo*. São Paulo, SP: Governo do Estado de São Paulo.
- Brenna, G.R. (1987). Ecletismo no Rio de Janeiro (séc. XIX-XX). In A. Fabris. (Org.), *Ecletismo na arquitetura brasileira* (pp. 28-67). São Paulo, SP: Nobel/ Edusp.
- Campos, E. (1995). O Engenheiro Eusébio Stevaux e a Arquitetura Oficial Paulista, 1877-1885. *Revista Pós*, 1(5), 49-59.
- Cardim, G. (1911). Teatro Municipal: sua história. *A Ilustração Paulista*, 1(35), 1-21.
- Carvalho, M. C.W. (2000). *Ramos de Azevedo*. São Paulo, SP: Edusp.
- Chuva, M. (2003). Fundando a nação: a representação de um Brasil barroco, moderno e civilizado. *Topoi*, 4(7), 313-333.
- Costa, R. S. (2017). *Parnaso Paulistano: história, arquitetura e decoração do Teatro Municipal de São Paulo* (Tese de Doutorado publicada). Universidade Estadual de Campinas, SP. Recuperado de: <http://repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/325756>
- Fabris, A. (1987). *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo, SP: Nobel/ Edusp.
- Farias, D. D. (2004). Representações historiográficas católicas por ocasião da comemoração do IV Centenário da Cidade de São Paulo. *Revista da História*, 150(1), 81-95.
- Geronazzo, F., e Bertolino, F. C., Jr. (2014, 11 de setembro). No coração da cidade, a Catedral da Sé, dedicada há 60 anos. Recuperado de <http://arqui.org.br/regiao/noticias/no-coracao-da-cidade-a-catedral-da-se-dedicada-ha-60-anos>
- Kuhl, B. M. (2013). Observações sobre as Propostas de Alois Riegl e de Max Dvořák para a Preservação de Monumentos Históricos. In M. Dvorak (Ed.), *Catecismo da Preservação de Monumentos* (pp. 35-57). Cotia, SP: Ateliê.
- Kuhl, B. M. (2014a). Observações sobre os Textos de Gustavo Giovannoni Traduzidos nesta edição. In B. Kuhl (Org.), *Gustavo Giovannoni: Textos Escolhidos* (pp. 11-29). São Paulo, SP: Ateliê.
- Kuhl, B. M. (2014b). Os restauradores e o Pensamento de Camillo Boito sobre a Restauração. In C. Boito (Ed.), *Os Restauradores* (pp. 9-28). Cotia, SP: Ateliê.
- Kuhn, J.C.S. (2016). *Resistências Sagradas: Pátio do Colégio, Secularização e Reconstrução*. (Dissertação de Mestrado publicada). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, SP. Recuperado de: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-20122016-160918/en.php>
- Le Goff, J. (1996). *História e Memória* (4 ed). Campinas: Unicamp.
- Lemos, C. (1993). *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo: Pini.
- Lofego, S. L. (2004). *IV Centenário da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora Annablume.
- Magalhães, R. C. (2016). *Passeio com música no Ibirapuera IV*. São Paulo, SP. Recuperado de <https://parqueibirapuera.org/passeio-com-musica-no-ibirapuera-iv/>
- Marins, P. C. G. (2003). O Parque do Ibirapuera e a construção da identidade paulista. *Anais do Museu Paulista*, 6 (7), pp. 9-36.
- Mauad, A. M. (2005). Na mira do olhar: um exercício de análise da fotografia nas revistas ilustradas cariocas, na primeira metade do século XX. *Anais do Museu Paulista*, 13 (1), pp. 133-174.
- Mayumi, L. (2006). *Taipe, canela preta e concreto: um estudo sobre a restauração de casas bandeiristas em São Paulo* (Tese de Doutorado publicada). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, SP. Recuperado de: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-05052010-105239/en.php>
- Mayumi, L. (2017). Restauração de Casas Bandeiristas: Experimentações e permanências. *Revista Cpc*, 1 (22), pp. 62-114.
- Nascimento, F. B. (2016). Patrimônio Cultural e escrita da história: a hipótese do documento na prática do Iphan nos anos 1980. *Anais do Museu Paulista*, 24(3), pp.121-147.

- Patetta, L. (1987). Considerações sobre o Eclétismo na Europa. In A. Fabris (Org.). *Eclétismo na arquitetura brasileira* (pp. 8-27). São Paulo, SP: Nobel/ Edusp.
- Quarenta, E. A. (2009). *O Apóstolo progresso e as alegorias da fundação: Anchieta, um mito fundador no IV Centenário da Cidade de São Paulo* (Tese de Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, SP.
- Schwartz, R (1992). As ideias fora do lugar. In R. Schwartz (Org.), *Ao vencedor as batatas* (ed. 4.). São Paulo, SP: Duas Cidades.
- Severo, R. (1911). *Monographia do Theatro Municipal de São Paulo*. São Paulo, SP: Pocai & Weiss.
- Simões, J. G. S., Jr. (2004). *Anhangabaú: história e urbanismo*. São Paulo, SP: Editora Senac/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.
- Toledo, B. L. (1989). *Anhangabahú*. São Paulo, SP: Fiesp.

Beatriz Fernandez Vaz Oliveira

Graduação em Arquitetura e Urbanismo; Mestrado em História da Arquitetura e do Urbanismo. Departamento de História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. Rua do Lago, 876 – São Paulo – SP – Brasil.

bfernandezvaz@usp.br

<https://orcid.org/0000-0002-7298-1851>

Conocer la capital: apuntes sobre construcción de la ciudad de Buenos Aires como destino turístico interno en la primera mitad del siglo XX

Knowing the Capital: Notes on the Construction of the City of Buenos Aires as a Domestic Tourist Destination in the First Half of the 20th Century

Mercedes González Bracco

Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo. Escuela de Economía y Negocios, Universidad de San Martín, San Martín, Buenos Aires, Argentina.

Abstract

This exploratory work proposes to investigate the way in which the city of Buenos Aires was built as a tourist destination for the inhabitants of the provinces. Under the premise that the tourist image of the city is built on the first half of the 20th century, three historical moments are selected –the turn of the century, the fourth centenary of the city and the Peronist decade– from which they develop the political processes, the urban changes, the technological advances and the imaginaries that could have been attractive to visitors from the rest of the country. It is argued that, compared to the simultaneous construction of tourism as a bucolic rest and associated with nature, Buenos Aires assembles its attractiveness around its double character as a civic center and as a pole of novelties linked to culture and entertainment.

Resumen

Este trabajo, de corte exploratorio, propone indagar el modo en que la ciudad de Buenos Aires se construyó como destino turístico para los habitantes de las provincias. Bajo la premisa de que la imagen turística de la ciudad se asienta en la primera mitad del siglo XX, se seleccionan tres momentos históricos – el cambio de siglo, el cuarto centenario de la ciudad y la década peronista– a partir de los cuales se desarrollan los procesos políticos, los cambios urbanos, los adelantos tecnológicos y los imaginarios que pudieron resultar atractivos a los visitantes del interior. Se sostiene que, frente a la construcción simultánea del turismo como descanso bucólico y asociado a la naturaleza, Buenos Aires monta su atraktividad en torno a su doble carácter de centro cívico y de polo de novedades vinculadas a la cultura y al espectáculo.

Keywords: Buenos Aires, interior, tourism history, urban culture history

Palabras clave: Buenos Aires, interior, historia del turismo, historia cultural urbana

Introducción

En términos de comunicaciones, desde el siglo XIX el creciente trazado ferroviario en forma de embudo desembocando en el puerto de Buenos Aires facilitó la llegada a la ciudad de las exportaciones y las migraciones provenientes de las provincias. Más adelante, a este trazado se sumaron las rutas que replicaron, pero también diversificaron esos recorridos, sumando conexiones. Sin embargo, no encontramos demasiadas evidencias de su uso para excursiones o visitas. Frente a la cantidad de registros vinculados a la llegada de visitantes extranjeros a la ciudad (diarios de viaje, guías de turismo, notas de prensa, publicidades, entre otros materiales), resulta curioso que las visitas desde el interior no hayan recibido mayor atención. Esto puede deberse a que, en términos historiográficos, las imágenes consolidadas del viaje desde el interior hacia la capital quedaron atadas a las grandes migraciones sobre todo a partir de la década del 30, luego de la crisis económica. Este viaje no aparece entonces ligado al placer sino a la necesidad. Desde la centralidad de la ciudad, las figuras asociadas a estos contingentes fueron las del aluvión o la invasión. Esto conspiró contra la posibilidad de tener algún registro de los provincianos como turistas.

Por otra parte, para las décadas de 1920 y 1930, con el despertar del turismo nacional, las primeras políticas públicas que desarrollaron nuevas vías férreas, caminos y destinos bajo el slogan “conocer la patria es un deber” consideraron a Buenos Aires como principal emisora de turistas hacia los diversos destinos de playa, montaña y naturaleza que se multiplicaban a lo largo y ancho del país. Esta mirada unidireccional puede avizorarse tanto desde diversas notas periodísticas y publicidades en la prensa nacional, como a partir de la carga simbólica de configurar el cuentakilómetros nacional desde la capital, plantando el monolito que marca el Kilómetro Cero en la Plaza de los dos Congresos (Ballent, 2005a). Para algunos incluso la práctica de turismo no sólo serviría como forma de educar a los habitantes de esta “cabeza de Goliat” en

la apreciación del vasto país que los rodeaba, sino también como incitación para asentarse en el interior y ayudar a un desarrollo más equilibrado:

El país tiene que vivir hacia adentro si quiere salvarse. Buenos Aires y las ciudades que la imitan tienen que descongestionar sobre las campañas su afiebrado afán y su población parasitaria, para que el país no pierda del todo su equilibrio funcional y detenga su crecimiento. Porque algo y mucho de eso es lo que está pasando. Y quién me negará que ese ensayo de recuperación argentina es urgente y debe comenzar por un conocimiento más prolijo de todo lo nuestro. Al cumplimiento de esta primera y vastísima parte del plan, el turismo contribuirá con lo suyo. (Franco, 1933, p. 27)

A pesar de estas percepciones, es posible encontrar algunas huellas de Buenos Aires en tanto receptora de turismo interno durante la primera mitad del siglo XX. Frente al turismo de sol y playa, descanso bucólico y contacto con la naturaleza que buscaba atraer no sólo a los porteños sino también a los habitantes de otros centros urbanos, nuestra hipótesis sugiere que el interés por visitar Buenos Aires se asoció tempranamente a dos elementos que la distinguen hasta la actualidad. Por un lado, la posición única en el país como centro de novedades urbanas, culturales y del espectáculo. A este atractivo, que también resulta aplicable para el caso de los visitantes del exterior,¹ en el caso del turismo interno se sumó el rol de Buenos Aires como centro patriótico; su importancia histórica e institucional materializada en edificios y espacios públicos que, como argentinos, hay que conocer. El desarrollo urbano vinculado a la creación de una ciudad que fuera tanto digna del asiento de las autoridades como muestra inapelable de la grandeza del país ha sido extensamente abordado por la historiografía (Bertoni, 2007; Gorelik, 2004; Shmidt, 2012; entre otros). No ocurre lo mismo con la evidencia de las visitas internas que esto pudo haber provocado. En tal sentido, aun si la escasez de materiales no permite –al menos por el momento– esbozar

sino algunos apuntes al respecto, entendemos que igualmente resultan ejemplos ilustrativos de ambos elementos que contribuyen a dar cuenta de un campo poco explorado. Para ello abrevamos en fuentes diversas como diarios, revistas, guías de turismo, libros y filmes donde pueden encontrarse algunas de estas huellas.

En base a lo antedicho, el trabajo se organiza en apartados representativos de tres momentos: el cambio de siglo, el cuarto centenario de la ciudad, los años peronistas. Partiendo de la premisa de que durante la primera mitad del siglo XX se consolida la imagen turística de la ciudad (González Bracco, 2018), cada uno de ellos busca dar cuenta de intereses, imaginarios y relatos que atrajeron a los turistas internos.

1. La ciudad capital: excursiones escolares en el cambio de siglo

En la actualidad es posible encontrar diariamente grupos de escolares realizando visitas patrióticas en los alrededores de la Plaza de Mayo o en diversos museos. Aunque no existen demasiados registros acerca de la historia de este tipo de prácticas, es posible hallar algo del interés (proto) turístico de Buenos Aires a partir del análisis de documentos vinculados a la memoria escolar. Desde su organización inicial, publicaciones oficiales periódicas como *El Monitor de la Educación* presentan en sus páginas solicitudes y relatos de excursiones escolares como forma de instrucción cívica, así como de moralización e higiene, por la posibilidad de estar al aire libre. Si bien la gran mayoría de las excursiones relevadas que tenían por destino distintos lugares de la capital federal se llevaban a cabo con alumnos locales, también aparecen algunos pocos casos en que se mencionan visitas de alumnos de los territorios nacionales.² En varios números se manifiesta la importancia de que los docentes conozcan el país como forma de impartir mejor el conocimiento e inspirar el patriotismo, al tiempo que se objeta el rechazo de los maestros a hacer excursiones urbanas:

Los maestros necesitan, más que ningún otro, conocer con exactitud la geografía del país, sus progresos, las riquezas de su suelo y cuánto puede contribuir a la formación del sentimiento nacional, y uno de los medios que pueden concurrir a ese resultado lo es, sin duda, el estudio y la observación del suelo de la patria y sus instituciones sociales y políticas. Sabido es cuánto se despierta el sentimiento nacional en la contemplación de la naturaleza, los sitios en que tuvieron lugar los acontecimientos más notables de nuestra historia y todo lo que puede aprenderse en las excursiones o viajes (...) Creemos que el consejo nacional de educación podría arbitrar los medios de que los maestros realizasen esas excursiones por el país sin mayores sacrificios pecuniarios y con gran provecho para el adelanto de la instrucción pública. (*El Monitor de la Educación Común*, 1898, p. 299)

Las excursiones escolares no se llevan a cabo en la capital, no porque se desconozca su importancia, sino porque los maestros en su mayor parte no quieren andar con los niños por la calle. Esta es la verdadera causa que hace que sean tan pocos los que han hecho uso de la facultad que se les acordara de poder visitar con sus alumnos las fábricas, quintas o paseos públicos. En vista de esa indiferencia y desconocimiento de las ventajas que ofrece ese medio de instrucción, será necesario hacer que las excursiones sean obligatorias, señalándose su periodicidad. (*El Monitor de la Educación Común*, 1899, p. 531)

La mirada que prevalece en las páginas de *El Monitor*... es de carácter práctico. Los maestros deben conocer todos los rincones de la patria y sus nóveles instituciones para infundirse de patriotismo que desplegarán luego en sus clases, mientras que los niños deben acceder al conocimiento del mundo del trabajo al que se sumarán en poco tiempo. ¿Qué ofrecía la ciudad de Buenos Aires en torno a estas necesidades?

Respecto al primer punto, Bertoni (2007) muestra cómo, hacia fines del siglo XIX, la construcción del panteón patrio, el establecimiento de una estatuaría pública y el despliegue de rituales escolares en el espacio urbano confluyeron en la urgencia por “argentinizar” a los hijos de los extranjeros que se asentaban en la ciudad. Al mismo tiempo, la reciente anexión de los pueblos de Flores y Belgrano en 1887 habían terminado de definir los límites políticos de la capital federal, y surgía la necesidad de otorgar a la ciudad de una arquitectura pública de primer orden que diera cuenta de su importancia. A este momento pertenecen la apertura de la Avenida de Mayo, la renovación de la Plaza de Mayo con la demolición de la Recova, la reforma de la Casa de Gobierno, la construcción del Departamento Central de Policía, el Palacio de Aguas Corrientes, el Consejo Nacional de Educación y numerosos edificios escolares, además de los proyectos para el nuevo Congreso Nacional, el Palacio de Justicia y la Biblioteca Nacional y el Teatro Colón (entre otros) (Shmidt, 2012).

Respecto al segundo punto, el crecimiento exponencial de la ciudad también se observa en la efervescencia de la construcción privada –residencial e industrial–, la tecnología y los medios de transporte, lo que, junto al brusco aumento de población, implicó un rápido avance de la ciudad sobre la pampa (Gorelik, 2004; Gutman y Hardoy, 2007; Liernur y Silvestri, 1993). Como destaca Scobie (1977), la imagen de la ciudad daría un vuelco fundamental en esos años, dejando atrás el pasado aldeano y prefigurando su destino de metrópoli.

En este contexto, por fuera de las memorias institucionales, el registro más completo hallado hasta el momento de una excursión escolar realizada a la ciudad se encuentra en un libro colectivo realizado por alumnos de la Escuela Normal Mixta de Mercedes (provincia de Buenos Aires) en 1900. Esta fuente resulta de importancia tanto en términos de distancia geográfica –se trata de una ciudad intermedia que se encuentra a 100km de la capital y que desde 1865 tuvo estación de ferrocarril– como de interés específico, ya que los visitantes eran

alumnos del último año, próximos a recibirse y a ejercer como maestros. De este dato inferimos que la visita a la capital resultaba una experiencia estimada para el futuro desarrollo de la profesión docente.

El libro, titulado *Excursión a Buenos Aires por alumnos del 3er. año durante los días 23, 24 y 25 de setiembre de 1900 (impresiones de estudiante)* ((Escuela Normal, 1900), está compuesto por los relatos en primera persona de los ocho alumnos asistentes al paseo. Lamentablemente, no cuenta con imágenes. La intención de la publicación era que se aprecie, en palabras del director que los acompañó, “el provecho que los alumnos han sacado de las visitas, cultivando la observación, el juicio y el lenguaje con los elementos suministrados ya no por el maestro sino por una gran metrópoli como Buenos Aires, recorrida á vuela pájaro” (sic), (p. 7). Es decir, la ciudad se vuelve instructora de los alumnos, la gran metrópoli contribuye a su cultivo.

De acuerdo con el cronograma establecido, los alumnos visitaron el Museo Histórico, la estatua de Sarmiento, la Recoleta, el Puerto, la Escuela Normal de Profesoras N°2, el Museo de Bellas Artes, el Mercado Central, el Museo Nacional (hoy de Ciencias Naturales) y el Museo de Productos Argentinos. Entre las larguísimas y detalladas explicaciones de lo que vieron en los museos y presenciaron en las clases de la escuela visitada, es posible avizorar algunos esbozos de la mirada turística de estos alumnos. ¿Qué Buenos Aires veían? ¿Qué les llamaba la atención?

En principio nos enteramos de que arribaron en ferrocarril, en un vagón de 1° clase, y un alumno notó la inminencia de la llegada al ver “los hermosos chalets construidos en Flores, que parecen avanzadas de los grandes palacios de la Avenida de Mayo” (p. 136). Esta observación indica que los alumnos ya tenían conocimientos previos sobre la ciudad. Las postales, la prensa o los semanarios ilustrados pueden haber sido las fuentes de esta imaginación previa al viaje (Fara, 2015; Farkas, 2016; Tell, 2017).

Se alojaron en el Hotel de la Paix situado en Rivadavia 1155, es decir, una zona céntrica. Esta centralidad aparece detallada en los relatos, donde cuentan que cruzaron “calles largas interminables, en tranvía, alternando con marchas á pie entre el bullicio de las gentes y el andar de los vehículos” (p. 136). Una estudiante relata que el viaje en tranvía les permitió recorrer “la plaza Constitución y permanecer un momento bajo el amplio techo de la estación, llena de anuncios” (p. 10).

También hay referencias a los cambios urbanos que son tomadas como resultado de la pujanza de la Argentina. Por ejemplo, el Paseo de Julio (hoy Alem) es admirado por sus hermosos jardines y tupida arboleda que aguarda aun la finalización de la Plaza Colón frente a la casa de Gobierno: “El lugar de la ex Estación lo ocupan los jardines y más allá, los cimientos de un gran hotel, demuestran la prepotencia de nuestros capitales, á la izquierda, la recoba (sic), sosteniendo la inacabable sucesión de edificios de dos, tres y hasta cuatro pisos” (p. 44). Además de la altura de la edificación, también el hotel de inmigrantes, la usina eléctrica y las grandes fábricas merecieron comentarios por parte de los alumnos. Al visitar el puerto, “lo primero que se distingue son los largos y rojizos galpones depósitos de la aduana y detrás de ellos, un bosque espeso de mástiles en los que flamean pabellones de todos los países” (p. 123). La imagen inabarcable de la ciudad, en construcción permanente, responde a la construcción de un imaginario sobre los adelantos sociales, industriales y comerciales del país.

Por otra parte, los alumnos se dejan sorprender por los adelantos tecnológicos, entre los que la luz eléctrica juega un rol preponderante para que la ciudad siga viviendo también de noche. Así lo indicaba una alumna: “las calles iluminadas de la Metrópoli, que recorremos hasta ser bien de noche, sumidos en el incendio de la gran avenida,³ como un inmenso tubo encantado de luz y de bellezas, circulado por un agitado mar de carruajes y de gentes que no encuentran un segundo de reposo; por las techumbre (sic) de los altos edificios, se destaca como una estrella de primera magnitud en

medio del espacio obscuro, el foco de la Prensa” (Escuela Normal, p. 23). Otra alumna indicó que “ya cerrada la noche, la ciudad semejaba de lejos, un monstruoso Leviatán, por cuyas ventanillas aparecieron luces; a medida que avanzábamos, las casas, presentábanse ante nuestra vista con todos sus detalles; las vidrieras con sus mil caprichosos adornos, sus tenues telas, sus grandes guirnaldas de flores semejantes á las aterciopeladas que admiramos durante la mañana en el Jardín Botánico...” (p. 51). Un tercer alumno destacó “la ciudad imponente, fantástica haciendo ver el brillo de sus incontables luces, la casa de Gobierno, luego, La Prensa, el globo y la flecha de Villalonga, San Francisco y Santo Domingo.” Y continuó: “Poco después nos hallamos en aquel laberinto, en el centro de la cosmópolis americana, en Buenos Aires, pasamos delante del Congreso, edificio chato y raquítico que parece prendido a las rodillas de los colosales palacios que forman su vecindad, después, el Cabildo, la Municipalidad, La Prensa terminando en el foco poderoso sostenido por la estatua, brillante también al ser herida por los rayos de esa luz tan elevada...” (p. 124).

Mediante este registro tan temprano podemos observar cómo estos turistas escolares que conocen Buenos Aires por primera vez ya adhieren a la mirada cosmopolita y moderna que construye su imagen turística. Como “cosmópolis americana”, gracias a sus “colosales palacios”, el “brillo de sus incontables luces” y el “agitado mar de carruajes y de gentes que no encuentran un segundo de reposo”, la ciudad presenta una cara paralela a las otras grandes ciudades del mundo. No obstante, la introducción de detalles acerca de “la gran avenida” y la enumeración de edificios históricos en sucesión con el “foco poderoso” de La Prensa permiten singularizar el espacio visitado, otorgándole una carga simbólica particular.

Por fuera de las impresiones urbanas, gran parte del relato se asienta en las visitas realizadas a diversas instituciones. Con gran detalle se describen los cuadros y esculturas observados en el Museo de Bellas Artes, los animales y fósiles en el Museo Nacional, la flora

en el Jardín Botánico, la estatua de Sarmiento en el Parque Tres de Febrero y la experiencia pedagógica en la Escuela Normal. Todas las intervenciones finalizan reflexionando sobre la emoción de haber realizado la visita y la importancia de que la escuela pueda repetirla a futuro para provecho de otros alumnos.

Como pretendían y aconsejaban las alocuciones de *El Monitor...*, el registro de la visita de los alumnos de Mercedes demuestra que Buenos Aires puede funcionar como un medio de educación escolar. Al mismo tiempo, se transforma en un *locus* que condensa íconos urbanos, maravillas tecnológicas y propuestas culturales y de entretenimiento, con materialidades y significaciones que irán sumándose en las décadas siguientes.

2. La ciudad metropolitana: Patriotismo y espectáculo en los años 30

Son varios los estudios que muestran cómo, en las décadas del 20 y del 30, la política pública nacional buscaba democratizar al turismo fomentando el viaje patriótico con el ferrocarril y el automóvil como aliados (Pastoriza, 2011; Piglia, 2014; Salerno, 2012; Zuppa 2012). Sobre todo a partir de 1930, los gobiernos conservadores surgidos del golpe militar fomentaron un “modernismo reaccionario”⁴ llevado adelante por un Estado interventor, lo que redundó en una gestión sin precedentes en materia de construcción de caminos. Durante estos años, junto con las guías de turismo, las noticias sobre los variados destinos y las publicidades con promociones diversas comenzaron a multiplicarse en medios masivos nacionales⁵ así como en revistas de alcance provincial o municipal. Allí se alentaba el paseo por las provincias a través de la promoción de su paisaje natural, el turismo de aventura o el descanso de sol y playa.

Entre ellas encontramos algunas pocas notas de prensa, guías de turismo o publicidades que buscaban atraer visitantes del interior a la ciudad de Buenos Aires. Por ejemplo, *La Nación* publica una nota el 9 de enero de 1936 titulada “Llegó ayer un contingente de turistas

del norte”, donde se narra el arribo a Retiro de 1300 turistas provenientes de Jujuy, Salta y Tucumán en el Ferrocarril Central Argentino. (Figura 1) El artículo resulta de interés no solamente porque allí se menciona este acontecimiento como ejemplo del crecimiento del turismo entre el interior y Buenos Aires, sino también porque pone de relieve un aspecto poco amigable para el turismo: “No contaban, por cierto, con la huelga aquí reinante, o mejor dicho con los resabios de esa huelga. Fue así como al llegar a la estación Retiro se encontraron desprovistos de medios de transporte para llegar a los alojamientos que se les habían preparado.” Para estos turistas, la llegada a Buenos Aires significó así no sólo el encuentro con las bellezas de la capital, sino también con los conflictos propios de la gran urbe en un momento político convulsionado. El diario *La Nación* decide presentar esto como un inconveniente para los turistas, sin ahondar en las causas de la huelga. Este relato se ve reforzado en la segunda fotografía que acompaña el texto, donde se puede apreciar a un grupo de turistas en actitud de espera en la entrada de la estación.

Lo escueto de la nota –que parece más preocupada en mostrar los efectos de la huelga que en mostrar a Buenos Aires como receptora de turismo– dificulta abordar las intenciones o deseos de estos turistas provincianos de los años 30. Sin embargo, contamos con otros medios para indagar acerca de los estímulos que pueden haberlos guiado hasta la capital.

Con el avance del siglo XX, noticias de todo tipo llegaban a un público cada vez más masivo gracias a nuevas tecnologías como los diarios y revistas ilustrados, la radio y el cine. Allí se consignaban las novedades urbanas que estaban transformando Buenos Aires en una ciudad de masas. La apertura de avenidas, diagonales, atracciones culturales e hitos urbanos se reproducían de manera constante en diversos medios. En particular, la construcción de modernos rascacielos como el Comega, el Safico y el Kavanagh, junto a la erección del Obelisco y la apertura de la 9 de Julio funcionaron como símbolos de esta



Figura 1. Llegó ayer un contingente de turistas del norte (9 de enero de 1936), *La Nación*, p.11.

ciudad moderna y cosmopolita (Gruschetsky, 2007; Gutiérrez y Méndez, 1999).

Por otra parte, los espectáculos teatrales, musicales y deportivos con sus estrellas nacionales e internacionales replicadas en la prensa construyeron un público deslocalizado con representaciones cada vez más homogéneas (Karush, 2013; Pujol, 2016). En el caso particular del cine, la mirada nacionalista se volcó en ficciones que recuperaban al campo como cuna de la argentinidad frente a una ciudad corrompida y corruptora.⁶ Esta representación fue sedimentando la mirada sobre Buenos Aires —y en particular “el centro”— como tierra de oportunidades y amenazas. Apoyada por otras narrativas provenientes de

la literatura, la prensa y la poesía tanguera, en ella los peligros para la moral y la salud convivían con las posibilidades de triunfo en profesiones “modernas” y de rápido ascenso social, como la artística y la deportiva. Estas tensiones fueron extremadamente productivas para el cine de melodrama (Karush, 2013), y los argumentos sobre la “gran ciudad” frente al “campo” se repitieron hasta constituir arquetipos reconocibles incluso hoy en día. No obstante, aún bajo la mirada moral negativa que le otorgaban este tipo de películas, Buenos Aires siempre era representada como espacio de la modernidad en diversos aspectos significantes: grandes edificios, tránsito y multitudes (Cuarterolo, 2013).

Asimismo, la creciente popularización de espectáculos masivos vinculados a la música, el deporte y el cine fue configurando un *star system* nacional que asociaba a Buenos Aires con sus figuras de renombre. Desde la radio, las letras de tango y sus intérpretes configuraban una ciudad soñada. Por su parte el deporte, particularmente el fútbol relatado a través de la radio promovió adhesiones a los clubes de Buenos Aires por seguidores de todas partes del país.⁷ Las películas, finalmente, mostraban escenarios glamorosos, movimiento, multitudes, luces de neón y diversos atractivos que la volvían objeto de deseo para los espectadores de provincias. De acuerdo con Sasiain (2020), para fines de la década del 30 el cine argentino, que a partir de 1933 incorporó el sonido, era el más visto en el interior del país, y Buenos Aires era la locación principal de toda la industria. En las producciones del momento, abundaban los tópicos vinculados al imaginario de la modernidad, del desarrollo industrial y la tecnificación del hogar con un creciente acceso a nuevos productos de confort. El cine de ficción y el documental confluían en la exposición de una ciudad en plena transformación.⁸

Como ejemplo de la atracción ejercida por esta Buenos Aires renovada, encontramos esta cita en la prensa acerca del Obelisco como punto “obligado” para el visitante provinciano:

A la hora siestera, con el solcito, llegan hasta el obelisco todos los viajeros que la curiosidad provinciana trae hasta Buenos Aires. Es una visita obligada, casi de ritual. ¿Cómo van a volver al pueblo sin haber admirado el obelisco? ¡Qué dirían los paisanos! Y así se suele ver a criollazos de grandes mostachos y chambergos estilo Palacios pasmarse en la contemplación de la pirámide.⁹ (citado en Gutiérrez y Méndez, 1999, p. 35)

También encontramos otros medios de publicidad más directos, como las promociones publicadas en distintos medios gráficos del interior por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP).¹⁰ Entre los años 1939 y 1942 el BAP publicó en medios gráficos de las

ciudades de Junín, Villa Mercedes, San Luis, San Rafael y Mendoza¹¹ una pieza con el título “Festejos Patrios en Buenos Aires” (Figura 2), en donde se promociona la visita para el 9 de julio con este texto:

El magno Desfile Militar, la concentración de la escuadra, la profusa iluminación, los programas extraordinarios de teatros y cines, los grandes espectáculos deportivos y muchas otras atracciones darán realce en la Capital Federal a los festejos patrios del 9 DE JULIO.

El feriado y las rebajas en el precio de los pasajes le brindan la oportunidad de realizar un viaje a BUENOS AIRES en época tan propicia (mayúsculas del original). (FFCC Pacífico, s.f, s.p.)

Es interesante el cruce entre las dos representaciones asociadas al destino. Por un lado, el turista del interior asistirá a los festejos cívicos propios de la conmemoración patriótica –el magno desfile militar y la concentración de la escuadra–. Este tipo de festejos se enmarcan en la construcción de la identidad nacional que venía desarrollándose desde fines del siglo anterior, y que para el momento ya contaba con un panteón estable y un calendario altamente ritualizado (Bertoni, 2007; Cucuzza, 2007; Giordano, 2009). Pero, en el mismo párrafo, este atractivo que apela a la moral nacional y cívica se cruza con lo prosaico, lo mundano, ejemplificado por la profusa iluminación –de lo que se infiere vida nocturna– junto con los programas extraordinarios de cine, teatro y espectáculos deportivos, es decir, planificados específicamente para esta ocasión. Ambas propuestas aparecen combinadas de manera no conflictiva, lo que permite pensar que se trata de un doble rol ya indiscutido para la ciudad.

Por fuera de los feriados asociados a las efemérides, la construcción turística sobre Buenos Aires sostiene su rol como centro de atracciones culturales, tal como muestra otra publicidad publicada en un medio gráfico de Mendoza en 1942 con el título de “La Gran Capital” (Figura 3):



Figura 2. Promoción del FFCC Pacífico de Buenos Aires por fuera de las fechas patrias. Recortes publicitarios. Museo Ferroviario



Figura 3. Promoción del FFCC Pacífico de pasajes a Buenos Aires para el 9 de julio. Recortes Publicitarios. Museo Ferroviario.

BUENOS AIRES, urbe inquieta, amena y alegre, es centro de atracción universal. Sus museos, exposiciones, tiendas, teatros, cinematógrafos, fiestas sociales y deportivas, parques, paseos, etc., brindan a usted una estada agradable y divertida. Visítela usted, pues sus atractivos y diversiones son tan variados, que sin dificultad podrá elegir los de su predilección. (FFCC Pacífico, s.f, s.p)

En contraposición a la anterior, esta pieza publicitaria sí muestra una imagen de la ciudad como parte de la estrategia de venta. Mientras que en el primer caso, con el viaje asociado a ejercer el civismo patrio, los encantos de la ciudad solo aparecen como un acompañamiento que no necesita ser mostrado;¹² cuando lo que se quiere vender es la ciudad en sí misma, la imagen entra en juego para reforzar la estrategia narrativa. En este caso, un dibujo estilizado que sintetiza los rasgos urbanos que

singularizan a Buenos Aires —una escena nocturna con el Kavanagh en el centro de la pieza acompañado de otros edificios en cuya base se ve la actividad de un cine y un teatro que iluminan con sus marquesinas a los peatones y autos que circulan— refuerza la idea de la capital como centro nocturno de espectáculos.

3. La ciudad para todos: el viaje dignificante

El avance de la política pública dedicada al turismo durante la década peronista (1946-1955) ha sido ampliamente reconocida, principalmente en términos de los programas del Primer Plan Quinquenal, que otorgaba préstamos a particulares y asociaciones (sindicatos) para la construcción de hoteles y atracciones bajo una retórica de acceso popular al disfrute. Al respecto, Scarzanella

(1998) sostiene que la política turística se vio impulsada por la intención del gobierno de controlar no sólo los aspectos políticos y productivos del desarrollo nacional, sino también la vida privada de los habitantes, organizando sus momentos de ocio mediante el deporte y el turismo. Por su parte, Pastoriza (2011) menciona también que esta política, lejos de ser novedosa, buscó ampliar las experiencias de los gobiernos anteriores en términos de estimular el consumo y el patriotismo, llevándola a sectores más amplios. Para ello, el gobierno se asoció con los sindicatos en la organización del turismo obrero y se establecieron colonias de vacaciones para los sectores desafiliados del empleo formal.

Como en las décadas anteriores, en términos generales la prensa y otros medios publicitarios continuaron construyendo una mirada que se dirigía “desde” Buenos Aires hacia los grandes centros turísticos del país, como Mar del Plata y Córdoba. La organización sindical del veraneo junto al aumento del salario real traccionó la masificación de estos destinos.

Ahora bien, al mirar en sentido contrario, es posible pensar que la imagen turística de la capital federal pudiera haber sufrido cambios debido a su representación como un espacio conquistado popularmente desde el imaginario instituido el 17 de octubre de 1945. De hecho, desde la retórica política Buenos Aires se oponía al resto del país como parte de las antinomias generadas en el período: pueblo / grasitas / descamisados vs. antipueblo / oligarquía / cipayos / vendepatrias. Sin embargo, al indagar en los materiales que mostraban la ciudad, podemos observar que esta no se “plebeyizó” ni abandonó su lugar señero en el imaginario aspiracional. Coincidimos así con lo señalado por Ballent (2005b), cuando indica que el peronismo no anuló la imagen ya instalada de Buenos Aires sino que más bien le sumó nuevos sentidos, a partir de la democratización del uso de ciertos espacios. También Torre y Pastoriza (2014, p. 307), siguiendo a Romero, sostienen que “el modelo cultural propuesto para los trabajadores no era estrictamente proletario”,

sino que “correspondía a una visión idealizada de las clases medias”. Es decir, lo que se ofrece al turismo interno en este periodo continúa siendo un destino cívico y cultural de y para las clases medias, pero al que ahora todos pueden acceder. Llegando a mediados del siglo XX, un viajero argentino que recorría el país así lo afirmaba:

Hay que advertir el entusiasmo con que millares y millares de personas que trabajan en el interior se aperciben, con antelación, para venir a Buenos Aires en el periodo de vacaciones (...) Todo provinciano que tiene aspiraciones anhela con fervor trasladarse a Buenos Aires (...) Más que un espejismo, Buenos Aires resulta, positivamente, una meta (Fernández, 1948, pp. 276–277).

En esta cita resuena el eco de aquella anterior que mencionaba la visita “obligada” del paisano al Obelisco en los años 30. No obstante, aun siguiendo el argumento de que lo que se presentaba en tanto atractivo de la ciudad se mantuvo, también cabe preguntarse por su combinación con las nuevas imágenes, representaciones y materialidades que ofrecía la ciudad en ese momento y de qué manera los turistas del interior se acercaban a ella.

Un lugar privilegiado para observar estos cruces son las guías Peuser de turismo. Publicadas anualmente desde 1942, resultan una fuente interesante debido a que se trató de una publicación afín al peronismo,¹³ de circulación dentro del territorio nacional, escritas en castellano y dedicadas a la pedagogía del turista interno. En los años previos al gobierno peronista, las páginas destinadas a Buenos Aires incluían descripciones y fotografías dedicadas a su extensión urbana, avenidas, monumentos, paseos públicos, museos, teatros y algunos edificios relevantes construidos en el periodo, como el hospital Argerich o el Ministerio de Guerra. A partir de la gestión peronista, las guías continuaron mencionando los atractivos tradicionales, a los que incorporaron nuevas formas de disfrute (hay ítems sobre la “Buenos Aires nocturna” y “El deporte en Buenos Aires”), junto al desarrollo de nueva infraestructura urbana vinculada al turismo (la construcción

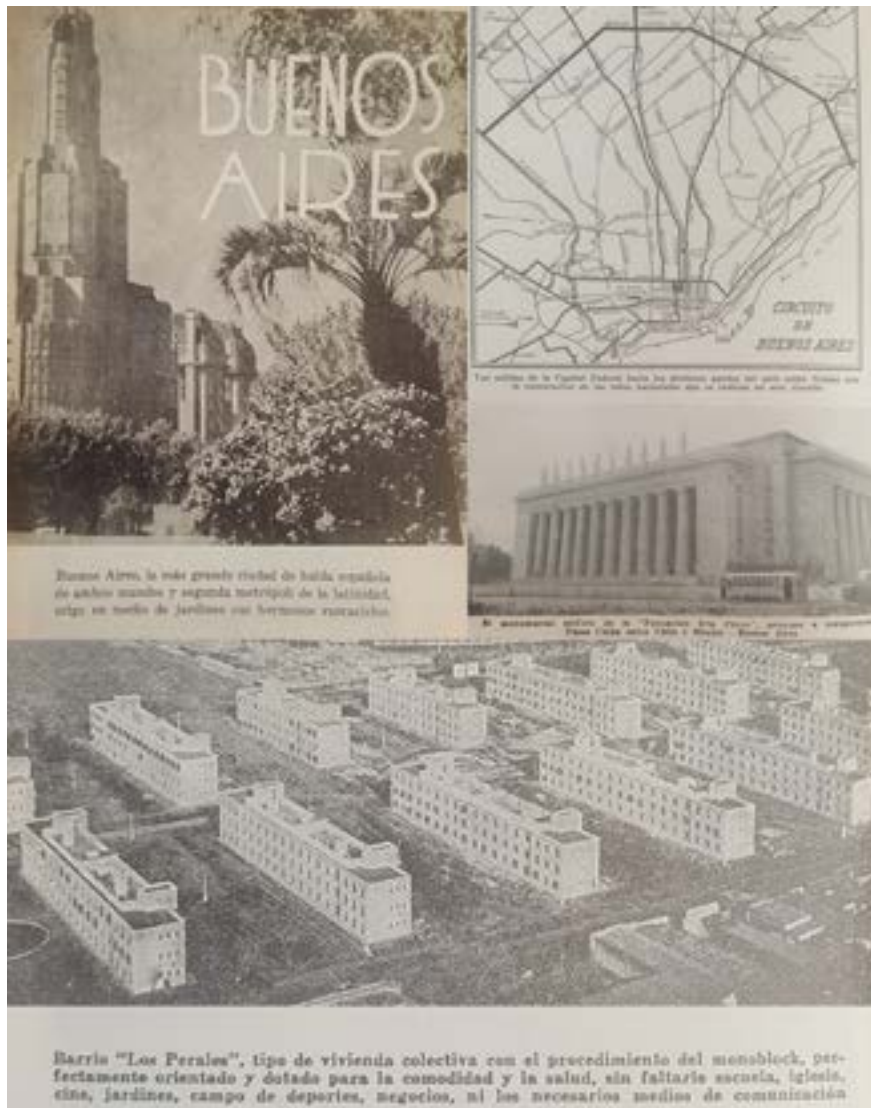


Figura 4. Presentación de la ciudad moderna junto a la obra de gobierno. *Guía Peuser de Turismo*, 1955

del Aeropuerto en Ezeiza y de Aeroparque en la Costanera), a la vida cotidiana de los porteños (Barrio Los Perales), y a nuevas instituciones nacionales (Fundación Eva Perón) (Figura 4).

Esto mismo puede encontrarse en el material filmado para la promoción de la ciudad. En 1954 la Subsecretaría de Informaciones fue productora de *Buenos Aires en relieve* (Don Napy, 1954), *travelogue* estrenado en el Festival de Mar del Plata con la particularidad de ser la primera película argentina en 3D. Allí

se repiten los *locus* tradicionales (monumentos, espacios verdes, calles llenas de gente y automóviles, edificios institucionales, barrios y personajes pintorescos), incluyendo además las últimas incorporaciones (el aeropuerto de Ezeiza, la torre de televisión sobre el Ministerio de Obras Públicas y el edificio Atlas –hoy Alas–, “el rascacielos de cemento armado más alto del mundo”). Al igual que en las guías Peuser, todas estas escenas de promoción turística vuelven a presentarse intercaladas con la obra de gobierno. El autódromo, los conjuntos de

viviendas y la ciudad infantil confluyen de manera armónica con la propuesta turística tradicional. De este modo, la ya asentada *imagen* de la ciudad –moderna y cosmopolita, aun con toques pintoresquistas– resulta un marco propicio para mostrar la prosperidad peronista.

El mejor ejemplo de esta hibridación discursiva puede observarse respecto al tratamiento de la calle Florida, tradicional arteria céntrica de la ciudad alrededor de la cual habitaban los sectores más pudientes. Paseo de vitrinas suntuosas por donde había que pasar para ver y ser visto, además albergaba las instituciones más emblemáticas de la “oligarquía” (como la Sociedad Rural Argentina y el Jockey Club).

Entre 1952 y 1954 el arquitecto Jorge Sabaté ofició como intendente porteño. En esos años abordó la propaganda política de manera novedosa, llevando espectáculos a la calle. Como desarrolla Ballent (2005b, p. 250), “el elemento convocante de buena parte de las concentraciones masivas era la política, pero el gobierno también estimulaba la difusión cultural, el espectáculo y el esparcimiento popular”. Ahora bien, aquí tampoco se observa una “plebeyización” de la cultura, sino que la popularización de obras y expresiones culturales a través de la utilización del espacio público junto a la creación de anfiteatros al aire libre convivió con el desarrollo de espacios institucionales, como el proyecto para el Teatro General San Martín. Dentro de esta nueva oferta, el epítome de la conquista del espacio público por parte del público popular se dio en la exposición La Nueva Argentina, desarrollada en noviembre de 1951. Banderas, paneles e imágenes se extendieron a lo largo de Florida, siendo la mayor exposición sobre la obra de gobierno realizada hasta el momento, con vistas a las elecciones. Ballent (2005b) destaca el carácter desafiante que tenía transformar la tradicional calle Florida en un espacio de propaganda partidaria y de acceso a un público más amplio.

No obstante, esta experiencia que puede entenderse como contestataria, no aparecía en contradicción con la publicidad que el

mismo gobierno hacía de este espacio como exclusivo. Vale la pena reproducir *in extenso* el párrafo que *Visión de Argentina*¹⁴ le dedica a esta arteria:

El intenso ritmo urbano que define la fisionomía de la gran ciudad comienza a acentuarse en las tardes con la afluencia de la gente a las grandes tiendas, a su centenar de cines, a sus bares y confiterías. La tradicional calle Florida ofrece sus lujosos negocios y el sinigual placer de caminar un rato por la calzada sin tener sobre uno la acechanza del tránsito; allí desfilan mujeres elegantes luciendo sus lujosas ‘toilettes’; *gente del interior que quiere darse el gusto de pasear por la lujosa calle*; turistas de los países limítrofes, de Brasil, de Bolivia, Chile y también de Estados Unidos, que *se detienen sorprendidos ante el fastuoso paramento de las vitrinas* de las joyerías, de las tiendas; sus salas de arte, sus bazares. Verdaderamente, se piensa, *estamos en una ciudad rica de un país rico. Porque todo este lujo no es por hacer gala, adrede, por demostrar que se tiene, sino porque todo ello lo es naturalmente.* Y todo entre el fervor rumoroso de la gente que va y viene. Casas de música de donde sale de pronto la voz de Carlos Gardel o los compases de una sinfonía de Gershwin; vendedores de diarios, de revistas, de folletos, que clamorean su mercancía a voz en cuello; *acentos de todas las regiones del país*; idiomas de todos los rincones de la tierra: inglés, francés, italiano, eslavo, yugoeslavo, griego, alemán. Librerías en donde se expone un cuadro de un gran pintor francés junto al libro del último filósofo norteamericano. La gente despreocupada está viviendo su noche, está despidiéndose de la labor del día con un concierto, con un cocktail, con el último estreno cinematográfico. *Eso es Florida. Eso es Buenos Aires* (énfasis agregado). (1950, pp, 15-16)

Este fragmento permite observar el lugar que ocupa Florida en el imaginario sobre la ciudad. El cierre del párrafo exhibe la calle como sinónimo de Buenos Aires. De este

modo la ciudad, representada por su vía más exclusiva, es mostrada como un lugar opulento, pero de una opulencia legítima en tanto y en cuanto representa la riqueza del país. En este sentido, lejos de mostrarse de manera antinómica, Buenos Aires sigue siendo una carta de presentación válida para la nación. La construcción simbólica y material de Florida como arteria de lujo no se subvierte, sino que se democratiza. Ahora, gracias al peronismo, se escuchan acentos de todas las regiones del país dado que la gente del interior puede “darse el gusto” de compartir este espacio exclusivo disfrutando de “lo último” en materia de cultura y espectáculos junto con sus compatriotas porteños y visitantes extranjeros.

Hasta aquí, hemos visto cómo se promocionaba la ciudad. Ahora, en términos de quiénes eran sus visitantes, no contamos con demasiados datos, pero podemos inferir que el turismo social y escolar debieron ser de importancia. En su análisis sobre el turismo entre Buenos Aires y los territorios nacionales, Scarzanella (1998, p. 77) comenta que, en 1945, 32 escolares fueron traídos en tren desde Bariloche por la Administración de Parques Nacionales. Como parte de la visita, destaca el ascenso a la terraza del Ministerio de Obras Públicas, desde donde pudieron admirar “el panorama de la ciudad. Visitan bibliotecas, el Liceo Militar, el Congreso, la Catedral, museos, el puerto industrial; asisten a desfiles militares. Por suerte para ellos también se prevé una vuelta por el zoo, la proyección de una película y un partido de fútbol”. También describe que en 1948 “140 colegios llega[ban] desde los lejanos territorios de los parques [nacionales] a la Capital, justo a tiempo para celebrar ordenadamente en fila y de guardapolvo blanco el Día de la Raza o de Lealtad” (Scarzanella 1998, p. 74).

Como si se tratara del sueño cumplido de los articulistas de *El Monitor*... en los albores del siglo XX, se observa aquí un turismo escolar ya ritualizado. Para estos niños se despliega sobre todo la ciudad cívica, aunque la misma convive sin problemas con la ciudad del espectáculo. La rígida organización de la visita no invalida estos cruces; asistir a la Catedral y a los desfiles militares tanto como ir a un partido de fútbol y

mirar una película en el cine forman parte de la misma experiencia.

Por fuera del turismo institucionalizado, también encontramos un ejemplo de otro tipo de acceso a la capital por parte de sectores populares. Para el año 1952, la bonanza del primer gobierno peronista languidecía, y las publicaciones de la época invitaban a sus lectores a controlar los gastos mejorando la administración de la economía familiar. No obstante, la Fundación Eva Perón continuó con su trabajo y la relación emotiva de Evita con “los únicos privilegiados” hizo que estos pudieran gozar de ciertas prerrogativas. Esta relación se establecía generalmente a través de una carta enviada a Evita donde se detallaban las necesidades y se hacían los pedidos. Entre esas cartas llegó la de Juan Mangucio, Juancito, con una única petición: conocerla a ella y al Gral. Perón. Evita respondió la carta con un giro telegráfico para solventar los pasajes para Juancito y un acompañante.

La revista *Mundo Peronista* registró la visita con el título “Yo estuve con Evita” (1952), donde cuenta con detalles su arribo desde Gualaguaychú, Entre Ríos y su llegada a un hotel céntrico, “adonde iría a buscarlo un automóvil para llevarlo a conocer Buenos Aires”. De acuerdo con el cronista, “Juancito no pareció sorprenderse de todo aquello, que para él debería ser como un sueño. Todo le parecía lo más normal del mundo a este hijo de obrero entrerriano.”

Luego de la audiencia presidencial, Juancito fue invitado a recorrer “las calles, los paseos y los barrios de Buenos Aires admirando las realizaciones de Perón y Evita”. El relato y las fotografías dan cuenta de un recorrido turístico que incluye un poco de la ciudad tradicional y otro tanto de las instalaciones de bienestar social creadas por el gobierno para niños y jóvenes. A través de los ojos de Juancito se observa una ciudad puesta al servicio del futuro del país, donde los niños viven en barrios hermosos y juegan con camaradería en la Ciudad Estudiantil (Figuras 5 a 8).



Especialmente invitado por la señora Eva Perón, recorrió las calles, los paseos y los barrios de Buenos Aires.



También recorrió, encantado, los hermosos barrios construidos por la Fundación Eva Perón.



Juancito visitó, también, la Ciudad Estudiantil, donde encontró buenos compañeros.



En la Ciudad Estudiantil el simpático visitante quiso pasar con los nuevos amigos que allí encontró.

Figuras 5 a 8. Juancito recorre la centralidad de la ciudad y las nuevas obras de gobierno dedicadas a la infancia. Yo estuve con Evita (1952), pp.24-25.

Tanto en el relato sobre los escolares como en la nota sobre la visita de Juancito, se refuerza la idea planteada acerca del solapamiento armónico entre la ciudad cívica, marcada al ritmo de las efemérides y desfiles militares; la ciudad turística, que muestra sus encantos y novedades; y la ciudad peronista, que muestra sus avances en materia de protección al pueblo. Buenos Aires podía así revelarse simultáneamente moderna y cosmopolita, cuna de la patria y ciudad dignificada por el peronismo para la vida de todos sus habitantes. El acceso democratizado a través de las políticas turísticas o a través de la política asistencial emotiva y redentora permitieron que en estos años la posibilidad de conocer la capital fuera sentida, como para Juancito, “lo más natural del mundo” para muchos más compatriotas.

Conclusiones

Desde su constitución como capital de la nación, la construcción de una imagen turística de Buenos Aires ha ido diversificándose. Frente al turismo tradicional vinculado a la naturaleza, la ciudad pudo construirse como un destino atractivo a fuerza de su simbología como sede del gobierno nacional pero también a partir de la novedad de su paisaje urbano, los avances tecnológicos y los imaginarios a ellos asociados. Esto induce a entenderla en términos de cambios y permanencias, en donde tanto los procesos políticos, como los vaivenes económicos y los cambios sociales y culturales deben tenerse en cuenta. Se ha mencionado que buena parte de esa imagen se construyó a partir de los diarios y guías escritos por y para los visitantes extranjeros. A pesar de no contar con este tipo de materiales para el turismo interno, igualmente hemos podido marcar un recorrido incipiente de su lugar en la imaginación del “interior”, tratando de comprender cuáles eran las motivaciones y las posibilidades que los habitantes de las provincias tenían de conocer la ciudad.

Posando la mirada en tres momentos sucesivos, mostramos cómo su doble rol como lugar cívico y sede del espectáculo permitió generar

una imagen única y distintiva. Por ejemplo, la Buenos Aires de 1900 se encontraba en un momento de transformaciones urbanas importantes en torno a la necesidad de mostrarse como capital de una nación nueva y pujante. La mirada escolar de los alumnos de Mercedes ratifica ese postulado destacando la oferta cultural y el desarrollo industrial y pone el acento en la necesidad de acercar a más visitantes del interior a conocer las novedades que ofrece la ciudad.

Para la década de 1930 “Buenos Aires explota de modernidad” (Pujol, 2016, p. 57). Los cambios urbanos coronados por la apertura de la 9 de julio y la erección del obelisco plantearon un corrimiento del centro construyendo una nueva imagen de la ciudad que se vuelve una atracción para los provincianos gracias a las nuevas tecnologías de información: la prensa escrita, la radio y, fundamentalmente, el cine. La política turística instala el veraneo como una posibilidad accesible a cada vez más personas, y las publicidades del periodo ratifican la representación que ya se viera entre los alumnos de la Escuela Normal en 1900: la capital es digna de visita por su valor cívico y por sus atractivos culturales.

Finalmente, la década peronista resulta de importancia, no ya en términos de grandes transformaciones urbanas, sino más bien para comprender la ampliación de derechos en donde el acceso popular a las vacaciones fue una de las banderas. En este contexto, resulta interesante resaltar cómo se presenta a Buenos Aires en los textos turísticos. En contraposición a la mirada política que la señala como *locus* de lo antinacional, el relato turístico se apoya fuertemente en la narrativa ya asentada sobre los encantos de la ciudad, a lo que suma la acción de gobierno para su disfrute por parte de más argentinos. La acción de la Administración de Parques Nacionales y de la Fundación Eva Perón así lo atestiguan.

De este modo, y a pesar de no contar con demasiados precedentes, el estudio sobre la construcción de la ciudad de Buenos Aires como destino turístico interno en la primera mitad del siglo XX se revela como una

importante vía interpretativa para avanzar en la indagación de cuestiones tan diversas como el desarrollo de las relaciones entre la capital y el interior, el avance de las tecnologías de la información y, claro, el desarrollo de la industria turística. Auguramos que esta línea de trabajo aportará nuevas perspectivas a los estudios sobre estas temáticas.

Notas

¹ Sobre las impresiones de los visitantes extranjeros a la ciudad existe abundante bibliografía (Cicerchia, 2005; García de D'Agostino, et al. 1981; Giovagnoli, 2008; MacKenzie, 2005; Prieto, 1996; entre otros).

² Téngase en cuenta que la educación primaria se organizaba bajo la órbita de las provincias. El Monitor de la Educación, boletín del Consejo Nacional de Educación, estaba compuesto por informaciones referidas a la educación en distintas partes del mundo, así como también en el interior del país, pero relevaba información mayoritariamente sobre las escuelas bajo su órbita, en la Capital Federal y territorios nacionales. Para más información sobre esta publicación véase Bertoni (2007).

³ Se refieren a la Avenida de Mayo. Inaugurada en 1894, en ese momento era la única avenida existente en Buenos Aires.

⁴ Esta expresión remite al proceso de cambios económicos, sociales y culturales “promovidos por las elites que las impulsaban como representaciones de un mundo nuevo y, a la vez, restringían la reforma social, principalmente en la expansión de las libertades” (Sasiain, 2020, p. 24). Para un desarrollo más detallado de esta política en la ciudad de Buenos Aires véase Gorelik (2004) y Gruschetsky (2007).

⁵ Por ejemplo, en 1937, la conocida revista El Hogar dedicó un número extraordinario al turismo. En sus páginas no se concede casi nada de atención a Buenos Aires, lo que habla de la representación rotunda de la ciudad como emisora y no como receptora de turismo.

⁶ Pueden tomarse como ejemplo los filmes Nobleza Gaucha (1915), Las luces de Buenos Aires (1931) o El cañonero de Giles (1937), entre muchos otros.

⁷ Según Torre y Pastoriza (2014, p. 273) “la identificación personal con un club de Buenos Aires se convirtió así, en parte de una identificación nacional, tan sólida y duradera como la producida por los símbolos y los rituales patrios”. Si bien ellos se refieren al

periodo peronista, el hecho de que existieran emisiones radiales deportivas desde los años 20 permite inferir que esta identificación pudo haber comenzado en un periodo anterior, tal como se observa en la película *Los tres berretines*, de 1933, donde uno de los protagonistas escucha un partido por la radio y luego se dirige a la cancha para verlo.

⁸ Para un desarrollo de los imaginarios en el cine argentino de esta época véase Berardi (2005) y Sasiain (2020). Sobre la expansión y sofisticación de los locales construidos para la proyección de películas, véase Méndez y García Falcó (2010) y Böhm y Grementieri (2017).

⁹ “Es el orgullo del paisano en tren de paseo” es el título de la nota publicada en un diario de 1936 (no se indica procedencia) (citado en Gutiérrez y Méndez 1999:35).

¹⁰ Actual Ferrocarril General San Martín, atravesaba las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. Allí existía un trasbordo (hoy inactivo) para llegar al puerto de Valparaíso en Chile.

¹¹ Las publicidades se encuentran de manera asistemática en un libro de recortes en el Museo Ferroviario sin detalle de los medios en que fueron publicadas, solo se anotaron las ciudades y el año.

¹² De hecho, resulta interesante que en la pieza aparezca la Casa de Tucumán, en tanto la importancia está puesta en la efeméride, posibilitando además un puente significativo entre Tucumán como génesis de la nación y Buenos Aires como su consecuencia.

¹³ Entre 1945 y 1954 tanto el Consejo Nacional de Educación, el Ministerio de Cultura como la Fundación Eva Perón tuvieron convenio con Peuser para la publicación de libros educativos. También la editorial publicó la colección Biblioteca Infantil General Perón (Vargas y Núñez, 2020). Las guías turísticas Peuser de 1954 y 1955 publicitan el Segundo Plan Quinquenal en su lomo.

¹⁴ Publicación de la División de Propaganda del Departamento de Turismo de la Administración General de Parques Nacionales y Turismo. Para un análisis de este texto véase Lois y Troncoso (2004).

Referencias

- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1950). *Visión de Argentina*. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas
- Ballent, A. (2005a). Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* (27), 107–36.
- Ballent, A. (2005b). *Las huellas de la política*. Bernal: UNQ.
- Berardi, M. (2005). *La vida imaginaria. Vida cotidiana y cine argentino, 1933-1970*. Buenos Aires: Del Jilguero.
- Bertoni, L. (2007). *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas*. Buenos Aires: FCE.
- Böhm, M., y Grementieri, F. (2017). *Buenos Aires. Capital del espectáculo*. Buenos Aires: Larivière.
- Cicerchia, R. (2005). *Viajeros: ilustrados y románticos en la imaginación nacional*. Buenos Aires: Troquel.
- Cuarterolo, A. (2013). *De la foto al fotograma. Relaciones entre cine y fotografía en la Argentina (1840-1933)*. Montevideo: CdF.
- Cucuzza, H. (2007). *Yo argentino: la construcción de la nación en los libros escolares (1873-1930)*. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- El Monitor de la Educación Común* (octubre, 1898). (307), p. 299.
- El Monitor de la Educación Común* (marzo, 1899). (312), p. 531.
- Escuela Normal Mixta de Mercedes (1900). *Excursión a Buenos Aires por alumnos del 3er. año durante los días 23, 24 y 25 de setiembre de 1900 (impresiones de estudiante)*. Mercedes: Imprenta, librería y encuadernación de Mingot y Ortiz.
- Fara, C. (2015). *Recorridos de la modernidad. Arte y cultura visual en las representaciones del paisaje urbano de Buenos Aires entre 1910 y 1936*. (Tesis de Doctorado en Historia y Teoría de las Artes). Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Farkas, M. (2016). *Mirar con otros ojos. Cultura postal, cultura visual en las tarjetas postales con vistas fotográficas del Correo Argentino (1879)*. En S. Szir (Ed.), *Ilustrar e imprimir. Una historia de la cultura gráfica en Buenos Aires, 1830-1930* (pp. 145-177). Buenos Aires: Ampersand.
- FFCC Pacífico (s.f). Recortes publicitarios, s.e, s.p.
- Fernández, J. (1948). *El paisaje argentino (notas de un turista)*. Buenos Aires: Kraft.
- Franco, L. (febrero, 1933). Turismo argentino: el rodeo. *Caras y Caretas*, (25), 27–28.
- García de D'Agostino, O., Rebok, E., Asato, N y López, J. (1981). *Imagen de Buenos Aires a través de los viajeros (1870-1910)*. Buenos Aires: UBA.
- Giordano, M. (2009). Nación e identidad en los imaginarios visuales de la argentina. Siglos XIX y XX. *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura*, CLXXXV(740), 1283–98. doi: 10.3989/arbor.2009.740n1091
- Giovagnoli, G. (2008). *Viajeros: testimonios de extranjeros que visitaron la Argentina desde 1520 hasta hoy*. Buenos Aires: Sudamericana.
- González Bracco, M. (2018). *Entre relatos, imágenes y filmes: la construcción de la imagen turística de Buenos Aires*. (Tesis de Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad). Universidad Torcuato di Tella, Buenos Aires.
- Gorelik, A. (2004). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gruschetsky, V. (2007). "El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche". La transformación de la calle Corrientes en avenida. Debates y representaciones. Buenos Aires 1927-1936. (Tesis de Licenciatura en Historia). Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Gutiérrez, R., y Méndez, P. (Eds.) (1999). *Alberto Prebisch: una vanguardia con tradición*. Buenos Aires: CEDODAL.
- Gutman, M. y Hardoy, J. (2007). *Buenos Aires 1536-2006: Historia urbana del Área Metropolitana*. Buenos Aires: Infinito.
- Karush, M. (2013). *Cultura de clase. Radio y cine en la creación de una Argentina dividida (1920-1946)*. Buenos Aires: Ariel.
- Liernur, J. y Silvestri, G. 1993. *El umbral de la metrópolis*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Llegó ayer un contingente de turistas del norte (9 de enero de 1936). *La Nación*, p. 11.

- Lois, C., y C. Troncoso. (2004). Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en *Visión de Argentina (1950). Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2(2), 281–294.
- Mac Kenzie, J. (2005). Imperios de viaje. Guías de viaje británicas e imperialismo cultural en los siglos XIX y XX. En R. Salvatore (Ed.), *Culturas imperiales: experiencia y representación en América, Asia y África* (pp. 215-241). Rosario: Beatriz Viterbo.
- Méndez, P., y García Falcó, M. (2010). *Cines de Buenos Aires. Patrimonio del siglo XX*. Buenos Aires: CEDODAL.
- Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- Guía Peuser de Turismo (1955)*. Buenos Aires: Peuser
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y en estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Prieto, A. (1996). *Los viajeros ingleses y la emergencia de la literatura argentina (1820-1850)*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Pujol, S. (2016). *Valentino en Buenos Aires: los años veinte y el espectáculo*. Buenos Aires: Gourmet Musical Ediciones.
- Salerno, E. (2012). Los inicios del turismo y los ferrocarriles del Estado en Argentina en las primeras décadas del siglo XX. En VI Congreso de historia ferroviaria, Vitoria-Gasteiz. Recuperado de <http://www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/V116.pdf>
- Sasiain, S. (2020). *Buenos Aires en el imaginario cinematográfico (1933-1944)*. (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad Torcuato di Tella, Buenos Aires.
- Scarzanella, E. (1998). El ocio peronista: vacaciones y 'turismo popular' en Argentina (1943-1955). *Entrepasados* (14), 65–84.
- Scobie, J. (1977). *Buenos Aires del centro a los barrios. 1870-1910*. Buenos Aires: Solar-Hachette.
- Shmidt, C. (2012). *Palacios sin reyes: arquitectura pública para la "capital permanente". Buenos Aires 1880-1890*. Rosario: Prohistoria.
- Tell, V. (2017). *El lado visible. Fotografía y progreso en la Argentina a fines del siglo XIX*. San Martín: UNSAM EDITA.
- Torre, J., y Pastoriza, E. (2014). La democratización del bienestar. En J. C. Torre (Ed.), *Los años peronistas (1943-1955)* (Vol. 8, *Nueva Historia Argentina*, pp. 257-313) Buenos Aires: Sudamericana:
- Vargas, M., y Núñez, P. (2020). Miradas antagónicas del turismo en Argentina, una revisión sobre Bariloche y las guías de turismo del peronismo (1945-1955). *Claves. Revista de Historia* 6(10), 151–178. <https://doi.org/10.25032/crh.v6i10.7>
- Yo estuve con Evita (1952). *Mundo Peronista*, (20), 24–25.
- Zuppa, G., (Ed.) (2012). *Bajo otros soles. Miradas a través de folletos, postales avisos publicitarios y fotografías. Mar del Plata 1900-1970*. Mar del Plata: Universidad de Mar del Plata.

Mercedes González Bracco

Doctora en Ciencias Sociales. Investigadora Adjunta CONICET. Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo. Escuela de Economía y Negocios, Universidad de San Martín. Caseros 2241 (1650), San Martín, Buenos Aires, Argentina.

mercedesbracco@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-9583-3184>

Deambular pelas cidades (em transformação)

Representações urbanas e guias de viagem no início do século XX

Wandering through Cities (in Transformation): Urban Representations and Travel Guides in the Early 20th Century

George Alexandre Ferreira Dantas

Barbara Gondim Lambert Moreira

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil.

Abstrac

This paper aims to analyze the travel guides about Brazil published in the first third of the 20th century, in particular the publication written by Burton Holmes, "Travelogue", from 1917. It is a type of documentary source that undergoes important changes in that period. The guides become more urban, that is, they are no longer limited to the description and investigation of nature. They are not limited in addition to commercial aspects or diplomatic and state relations. The city and its details, its significant urban elements, its daily life. They are sources that allow us to understand a crucial period of transition of Brazilian cities, marked by large urban reforms and modernization works, port reforms, opening of large avenues, introduction of technical networks and the partial or total demolition of the structures of the old colonial centres. These guides thus compose a material, objective and at the same time sentimental cartography, which maps a dichotomy between the architecture and the uses of the old city that remain and the emergence of a new landscape.

Resumo

O artigo procura analisar os guias de viagem ao Brasil publicados no primeiro terço do século XX, em particular a publicação de Burton Holmes, *Travelogue*, de 1917. Os guias de viagem constituem-se como uma fonte documental que sofre importantes modificações nesse período. Estas publicações tornam-se mais urbanas, ou seja, não se limitam mais à descrição e investigação da natureza. Não se restringem aos aspectos comerciais ou às relações diplomáticas e de Estado. A cidade e seus pormenores, seus elementos urbanos significativos, seu cotidiano. São fontes que permitem compreender um período crucial de transição de transformação das cidades brasileiras, com as primeiras obras de modernização, reformas portuárias, abertura de grandes avenidas, introdução de redes técnicas e a demolição parcial ou total das estruturas dos antigos núcleos coloniais. Esses guias compõem, assim, uma cartografia material, objetiva e ao mesmo tempo sentimental, que mapeia uma dicotomia entre a arquitetura e os usos da velha cidade que permanecem e o surgimento de uma nova paisagem.

Key-words: representations, modernization, travelers, urban landscape

Palavras-chave: representações, modernização, guias de viagem, paisagem urbana

Introdução¹

“Apenas uma rara viagem ao Brasil”, inicia a matéria da edição de 25 de maio de 1917 do jornal *New York Herald*, “daria ao viajante uma visão tão abrangente da história e das condições sociais, políticas e industriais do país como se encontra em *Brazil: To day and Tomorrow*, de L.E Elliot, editora literária da Revista Pan-Americana” (*Brazil’s Wide Field for Colonist*, 1917, p. 4) Essas publicações seriadas são emblemáticas quanto à nova abordagem de circulação de obras sobre o Brasil no mercado editorial norte-americano.

O Brasil relatado nas publicações do início do século XX distancia-se daquele país desconhecido que os primeiros relatos de viajantes buscavam decifrar no início dos Oitocentos. As velas que tremulavam na baía da Guanabara deram lugar à velocidade dos *steamships* que cobriam inúmeras rotas ao longo do Atlântico. Em jornais como o *The Evening Sun*, não são raras as menções às passagens de navios de companhias norte-americanas pela cidade do Rio de Janeiro, em um número crescente em atividade e regularidade (*World War History*, 1914). Desde a década de 1860, por exemplo, vapores como o *Havana* traçavam rotas entre o Brasil, Nova York e Inglaterra (*From Brazil*, 1865, p.A34).

Caso o visitante embarcasse em um dos vapores que mensalmente saíam do porto de Nova York em direção ao Brasil, ao pisar em solo tropical, se deparava com uma paisagem em crescente modificação. O primeiro vislumbre do porto do Rio de Janeiro – porta de entrada para a maioria dos navios estrangeiros – mergulhado em um canteiro de obras, já lançava pistas para a profundidade das transformações que ocorriam na paisagem e na estrutura urbanas.

A modernidade “a picaretas” empreendida pela gestão do prefeito Pereira Passos, por exemplo, já mostrava os sinais de sua intervenção no traçado antigo da cidade na primeira década do século XX. A ordem de embelezar e sanear colocou abaixo uma série de espaços e estruturas remanescentes do

período colonial que ainda persistiam, desfez e construiu novas relações entre os elementos de composição da trama urbana carioca. As obras de saneamento e de instalação dos bondes que cortavam a terra revolvida das demolições no centro do Rio possuíam correspondência direta acima do horizonte: se iniciava a instalação das redes elétricas e iluminava-se a cidade. O visitante ao percorrer a cidade teria, à sua frente, um quadro de obstinada e arrasadora modernização.²

A paisagem do novo Rio que se vislumbrava em meio à poeira e aos escombros foi um tema recorrente nas publicações estrangeiras relativas ao Brasil. Dessas transformações urbanas, os relatos observaram a manutenção ou a criação de símbolos representativos da modernidade; traçavam, também, uma clara dicotomia entre a arquitetura antiga que persistia ou mesmo sobrevivia e a nova paisagem que se construía. Em periódicos ilustrados destinados à classe trabalhadora, como *The American Penny Magazine*, surgiam crescentes publicações a respeito do Brasil e seu processo de modernização. Em periódicos que permitiam textos de maior fôlego, como a *National Geographic* e *Ladies’ Home Journal*, eram recorrentes publicações de matérias ou trechos de livros que paulatinamente abrissem espaço para a representação da dimensão eminentemente urbana das cidades da América do Sul, como o Rio de Janeiro em especial, ao lado de Buenos Aires e Montevideú, ao invés apenas do deslumbramento com o exotismo da paisagem natural.

Afinal, o que são esses itinerários que ora deslindam a cidade em voos de pássaros, ora descem ao rés do chão e percorrem as abarrotadas ruas do comércio? A velocidade com que as notas sobre o Rio de Janeiro aparecem nos relatos são distintas: seguem a cadência dos passos do vendedor de castanhas (Adams, 1922, p.175) ou correm ao lado dos automóveis ao longo da moderna Avenida Atlântica. Distintos em sua natureza, esses itinerários ajudam a lançar novas visadas e questões para compreender e analisar as múltiplas dimensões dos processos de modernização das cidades brasileiras e, em

especial, da grande “metrópole”, a antiga capital colonial, imperial e, então, da república federativa, nos primeiros anos do século XX.

Este artigo propõe, assim, discutir os guias urbanos, dentro do escopo mais amplo do que consideramos como “literatura de viagem”; isto é, como fonte privilegiada para a história cultural urbana do Brasil, para entender as representações mobilizadas nos processos de modernização e a consolidação de determinadas leituras, de determinadas paisagens e de determinados itinerários intraurbanos que apontam também para o processo de (re)escrita dos sentidos e das possibilidades de (sobre)viver e experimentar a pretendida nova cidade, moderna. Nesse sentido, o conflito entre os imaginários modernos e a persistência da cidade antiga, colonial, entendida como estreita, atrasada, suja e feia, seria crucial.

Para tanto, tomamos como “guia” privilegiado o *Travelogue*³ de Burton Holmes que narra a sua viagem à América do Sul. Holmes empreendeu essa viagem em 1911, compilando o conjunto de informações no volume 13 da coleção, publicado em 1917. O volumoso livro tem mais de 330 páginas e é fartamente ilustrado (há uma ou, mais comumente, duas fotos por página). As fotografias transitam entre o registro mais documental das paisagens urbanas, que busca ilustrar *pari passu* o texto, o cotidiano da viagem e a vida social das cidades e as cuidadosas composições e enquadramentos de teor mais artístico e sabor pitoresco.

O volume 13, portanto, se dedica no primeiro terço à viagem ao Rio de Janeiro, com breves paradas em Recife e Salvador, nas quais não se furta a registrar em fotografia e tecer algumas considerações. Depois, segue em direção a São Paulo, desce para Santos e, de seu porto, parte em direção a Montevideu e Buenos Aires. As deambulações pelas capitais do Uruguai e da Argentina compõem, grosso modo, o segundo terço do livro de Holmes. Por fim, no terço final, dedica-se a narrar a viagem em direção ao Chile, atravessando o Pampa e os Andes, e a volta para conhecer as Cataratas do Iguazu.

Se as publicações sobre viagens ao Brasil da primeira metade do século XIX eram produzidas a partir de longas estadias no país, como os cinco anos em que George Gardner percorreu o Brasil para a tessitura de seu “Viagem ao Interior do Brasil” (1846); ou os três anos de estadia de Maria Graham que serviram de inspiração para as suas notas em “Diário de uma viagem ao Brasil” (1824). No final do século XIX, muitas cidades receberam menções em *travelogues* produzidas a partir de curtos passeios, de poucas horas em solo. Que narrativas despontam dessas cidades na qual a fruição de sua paisagem é embebida pela brevidade da estadia de seu leitor? Suas representações servem de preâmbulos para a estadia mais longa na capital ou, tal como curtos contos, podem ser lidos em separado, sem prejuízo ao contexto total?

As cidades brasileiras foram apresentadas a um crescente público – especialmente norte-americano – através de apresentações que percorriam todo os Estados Unidos da América. Fixadas e imóveis em finas placas de vidro e coloridas à mão ou em movimento através dos recentes processos cinematográficos, a paisagem brasileira foi visitada durante décadas através de salões como os do *Tuckerman Hall*, em Massachusetts, assistidos não apenas pelas classes mais abastadas, tradicionalmente afeitas às viagens ao redor do mundo – como o *Grand Tour* – como também por uma emergente classe média interessada gradualmente em percorrer outros continentes. Ao comprarem seus tickets para a apresentação, os espectadores eram imersos em uma narrativa que pretendia emular as sensações de observar *in loco* um fenômeno ou localidade:

O *travelogue* é talvez um dos primeiros gêneros cinematográficos que mais se deve às práticas e programas pré-cinematográficos, como esterografia, projeções de luz, panoramas de rotunda e especialmente palestras de viagem ou conferências ilustradas, seu antecedente mais imediato. Como a maioria desses programas, esse tipo de filme satisfazia a curiosidade popular pelo exótico e

fornecia, ao mesmo tempo, o componente educacional exigido pelo gosto burguês da época. (Quarterollo, 2011, s.p)

Ao cunhar o termo *travelogue*, Burton Holmes tornou-se conhecido por compartilhar, diante de uma plateia, seus apontamentos e fotografias sobre as viagens que empreendeu ao redor do mundo durante décadas. Suas *lectures* foram transpostas depois para outro suporte: treze volumes foram lançados ao longo das primeiras décadas do século XX, perpassando as principais viagens de Holmes. Ao “trazer o mundo para casa”, o viajante trouxe consigo reminiscências de inúmeras regiões, que passavam por distintos processos: modernizações, arrasamentos, declínios econômicos, aberturas para estrangeiros, guerras. Dentre centenas de excursões, havia aquelas já consagradas pelo roteiro turístico internacional, como o Japão e cidades como Paris e Roma, que foram descritas nos primeiros volumes da série.

O artigo está organizado em mais quatro seções, além das questões e considerações iniciais já expostas. Primeiro, estabelecemos mais algumas notas sobre o uso dos guias de viagem da virada para o século XX como uma potencial fonte para a história urbana. Depois, acompanhamos a construção do relato de viagem de Holmes ao Brasil (desde a chegada no Recife, passando por Salvador e, principalmente, o deambular pelo Rio de Janeiro), suas estratégias discursivas, as referências mobilizadas e o aparato iconográfico. Na seção seguinte, a parada mais longa no Rio permite discutir também as representações mais específicas sobre as permanências da cidade antiga, colonial. Por fim, à guisa de conclusão, a continuação da viagem nos leva a estabelecer algumas novas questões sobre os significados das cidades sul-americanas a partir dos *Travelogues* de Holmes.

Algumas notas (metodológicas) sobre os guias de viagem

O que são estas publicações de viagens que o artigo propõe analisar? Deve-se, de antemão, ter em mente que o que chamamos de “Literatura de viagem” é um gênero que engloba uma miríade de tipos no qual os guias de viagem são, talvez, sua manifestação mais comercial e editorial. Propõe-se o termo genérico de literatura de viagem mesmo cientes da natureza distinta de cada publicação.

Não há qualquer julgamento de valor aqui; ao contrário, apenas o reconhecimento da existência de um produto literário que se posiciona claramente no mercado editorial, com funções específicas e mais dirigidas. Nesse sentido, compreendemos nesta pesquisa como guias de viagem tanto os pequenos folhetos e livros para consulta ligeira quanto as reportagens de fôlego (em periódicos de circulação internacional expressiva, como a *National Geographic*) e os livros volumosos, vários ainda pesados, de lustre, compêndios de síntese alargada sobre o Brasil e seus lugares e cidades de interesse. Em comum, o esforço de sistematização das informações para dirigir o olhar, a maneira de olhar e experimentar e, portanto, as possíveis práticas culturais que se esperavam da vivência das cidades modernas. Olhares e vivências que, de todo modo, se equilibravam entre o registro do exótico, do natural exuberante e do “comum” civilizado.

A literatura de viagem do século XIX expressou a emergência de um olhar moderno, em deslocamento cultural e geográfico, que já havia se afastado daquela indistinção típica entre ficção, falsificação e realidade (Cf. Dantas, 2009; Torrão Filho, 2008). Mais ainda, se prestaria inclusive para compreender as transformações da paisagem construída urbana e rural da primeira metade do século XIX no Brasil, como o demonstrou Moreira (2017). Os guias de viagem de fins do XIX, por sua vez, consolidariam essa perspectiva. Como discute Mendoza Vargas,

Entre o caminhar, como ‘ação de atravessar o espaço’, e o olhar para a cidade, situa-se o surgimento e a necessidade de

guias urbanos, como uma das produções culturais que nortearam tanto a experiência corporal, visual e afetiva, quanto as leituras da paisagem urbana. Ao contrário da literatura de viagem, que consistia em um diário ou cartas de um viajante com descrições (...), os guias urbanos ofereciam opções ao visitante que, transformado em caminhante, entrava em um espaço urbano desconhecido ou pelo menos estranho. (Mendoza Vargas, 2016, p. 91)

O uso da literatura de viagem como fonte documental não é recente, por óbvio, como se observa com um breve olhar pela historiografia. Gilberto Freyre, à moda de sua leitura sobre viajantes oitocentistas, atribuiu aos guias uma natureza de incontestável acuidade (Freyre, 2004, p.109).

Do mesmo modo, as viagens foram um tema recorrente na produção literária, não se restringindo ao século XIX. Os meios de transporte cada vez mais velozes possibilitaram o encurtamento do período de deslocamento. As viagens entre continentes realizadas pelos navios a vapor, bem como as locomotivas cortando grandes distâncias através do rasgo produzido pelos trilhos instalados em uma velocidade considerável, transformaram não apenas a paisagem, como também a maneira com que esta foi observada e representada. A literatura de ficção espelha as mudanças de velocidade e meios de locomoção, em obras como *Vinte mil léguas Submarinas* (1870) e *Cinco Semanas em um Balão* (1863). Surgem também séries de publicações não-ficcionais de grandes tiragens, como o *Murray's handbooks*, em 1836, e *Appleton's Travel Guide Book*, na década de 1840.

A propósito, é significativo destacar que a mudança nos títulos publicados ao longo dos oitenta anos de existência do *Murray's handbooks* ajuda a entender as transformações nos interesses turísticos ao longo do século XIX. Se os primeiros guias são alusivos às rotas domésticas inglesas, ao final dos Oitocentos os guias apontam para rotas turísticas para localidades como o Japão, recém saído de sua política de isolamento.

O consumo de notícias sobre áreas até então remotas já não comporta a espera por publicações de periodicidade semelhantes aos livros, como os *guidebooks*. Em 1888, a *National Geographic Magazine* foi lançada, trazendo matérias em diversos lugares do globo (Grosvenor, 1988).

A cidade, ao ser observada – por olhares estrangeiros ou locais, de passagem ou residentes – suscitou reações que, muitas vezes, foram compartilhadas através de imagens e textos. Ao concentrar a análise nas respostas à arquitetura e à cidade brasileira nesses suportes, observa-se o fabrico de representações que surgiram a partir da observação da paisagem urbana brasileira; foram produzidas e fizeram-se circular, entre o destinatário de um postal, pelos leitores de um guia de viagem, prestes – ou não – a embarcar para destino semelhante, pelo leitor de uma revista ilustrada.

A iluminação instalada a espaços regulares, os sons e os novos meios de transporte próprios da modernidade que aos poucos ganham as ruas em processo de remodelação, bem como os novos hábitos e construções que só encontram significado no espaço moderno, são os novos signos que capturam o olhar de quem descreve a cidade para o público estrangeiro. O que assistem ao encaixilhar a paisagem em suas câmeras ou descrevê-las em seus diários é a urbe que se moderniza em novos enquadramentos, muitas vezes negando ou apagando suas feições coloniais.

Os guias urbanos, de maneira mais específica, nos permitem discutir as imagens que estão sendo articuladas como mais representativas nesse momento crucial de formação das cidades modernas brasileiras. Dentre o considerável volume de publicações que circularam nas primeiras décadas do século XX, é inegável a importância dos *Travelogues* de Holmes e suas várias reedições ao longo das duas primeiras décadas do século. Ao distanciar as suas apresentações e suas publicações, atingiu não apenas aos viajantes inveterados, mas camadas da população que ainda não empreendiam viagens nessas

escalas, como a classe média que aspirava ao estilo de vida da educada e culta classe mais abastada nos Estados Unidos (Peterson, 2013, p. 35).

“Viajar é possuir o mundo”

Burton Holmes não foi o pioneiro nas palestras ilustradas, mas foi o responsável por sua popularização. Desde o final do século XIX, viajantes como John L. Stoddard transformaram suas experiências em viagens em uma série de palestras populares proferidas em toda a América do Norte, cujo público buscava conhecer regiões exóticas e remotas. Em 1892, Holmes realizou sua primeira incursão internacional ao Japão e transformou seus diários de viagem e fotografias em apresentações aos moldes de Stoddard, para quem já trabalhava ao final da empreitada.

Holmes, ao empreender sua viagem à América do Sul em junho de 1911, já era um palestrante consolidado no circuito de apresentações. As *lectures* empregavam uma série de suportes: fotografias em slides de vidro e, posteriormente, filmes em 16mm, além da narrativa, sempre em primeira pessoa. No texto que abre um de seus panfletos sobre as apresentações, o viajante dá-nos pistas sobre a maneira como construiu a sua narrativa:

A narração da história e sua apresentação pictórica, produzem a ilusão de uma viagem real, o ouvinte e espectador desfrutam de uma deliciosa sensação de “estar lá” – em meio às cenas de beleza ou grandeza conjuradas da escuridão pela magia das palavras do locutor (...). (Holmes, 1904, p. 3)

Suas palestras de viagens eram oferecidas como alternativas para “conhecer o mundo sem sair de casa” (Holmes, 1904, p. 1), mas não era prerrogativa de seu trabalho apenas; uma série de publicações sobre viagens davam ao leitor a oportunidade de não apenas ler sobre lugares remotos, mas de instruir outros a partir de scripts que poderiam empregar em suas apresentações, utilizando suportes, como os slides e os filmes em 16mm já mencionados,

também amplamente vendidos. A nota que abre uma destas publicações mais conhecidas, a *Wilson’s Lantern Journey* (1884), afirmava que: “Se alguém não teve a oportunidade de ver esses lugares e coisas ele pode, com a ajuda das fotos e referência a este livro, fazer viagens delirantemente agradáveis e se capacitar a falar de forma inteligível com os viajantes mais antigos” (Wilson, 1884, p.03).

As vistas de cenas ao redor do mundo eram uma fonte de admiração para o público do século XIX, e as palestras de viagens proporcionavam uma oportunidade de ver essas vistas, feitas para parecer incrivelmente realistas através da iluminação da lanterna. Os americanos tinham uma curiosidade (...) pela cobertura de eventos mundiais que apareciam cada vez mais em jornais e revistas. O crescimento do comércio internacional também fez com que os americanos ficassem mais interessados em países estrangeiros. Além disso, muitos indivíduos foram atraídos para as palestras de viagens porque tinham esperança de viajar por conta própria ou porque queriam lembrar viagens que já haviam feito. (Barber, 1993)

As apresentações de Holmes, muito populares, mas restritas às cadeiras marcadas dos teatros e cinemas de São Francisco, Chicago, Nova York e outras dezenas de cidades, transpostas ao meio textual em forma de livros, alcançaram um número muito maior de público. O último volume, que compreende a América Latina, é sintomático da crescente procura por esse destino, cada vez mais popular na primeira década do século XX.

O leitor, ao percorrer as páginas da publicação relativas à viagem ao Brasil, inicia o trajeto de uma maneira comum à maioria das localidades que o *Travelogue* descreve: a partir de sua chegada no porto da cidade. A narrativa inicia-se antes, o trajeto da viagem no vapor faz parte das descrições, pois visa imergir o espectador/ leitor na viagem. Se por vezes faltam maiores descrições de aspectos urbanos ou sociais do local visitado, são volumosas as passagens inusitadas, situações

que envolvem o público pois, “seu objetivo era entreter, não necessariamente educar, sua audiência (Craig, 2015, p. 258)”.

Os primeiros vislumbres de terra brasileira davam-se, normalmente, ao avistar-se Recife. As passagens rápidas por cidades como Salvador e Recife, antes de chegar ao Rio de Janeiro – normalmente apresentado como a principal atração da viagem – resultam, muitas vezes, em comentários mais concisos das que apresentam a capital do país, mas são essas descrições que guardam as primeiras interações com a configuração urbana brasileira. A viagem ao Brasil era realizada por várias empresas e contemplava escalas em comum, como William Hirst (1915) indica:

O viajante pode deixar Liverpool pela *Pacific Steam Navigation Company* ou velejar de Southampton pela *Royal Mail Steam Packet Company* e, em ambos os casos, Pernambuco e Bahia provavelmente serão os primeiros portos sul-americanos em que o navio aportará. (...) Às vezes, uma ou ambas as paradas são omitidas. Provavelmente, em qualquer caso, uma olhada casual em qualquer uma das duas irá satisfazer a maioria das pessoas, mas alguns podem querer examinar o bom sistema ferroviário de Pernambuco ou explorar o interessante interior da Bahia, incluindo as minas de diamante. (...) Rio de Janeiro, a capital do Brasil, é o primeiro objetivo importante, e quinze dias devem ser o suficiente para esta cidade e São Paulo. (Hirst, 1915, p. 1)

Itinerário semelhante ao que Hirst delineou em seu guia é seguido por Holmes. As primeiras linhas de incursão de Holmes por Recife são dedicadas às reformas urbanas empreendidas em todo o bairro central desde o porto da cidade. As ruínas observadas antecipam os melhoramentos: “o centro comercial da cidade em ruínas, deliberadamente demolido para abrir caminho a uma nova e ampla avenida que será o orgulho de Pernambuco” (Holmes, 1917, p. 20-21). Holmes dedica poucas palavras à digressão, de fato, pela paisagem recifense. Pareceu-o muito mais

interessante imergir o leitor/plateia na sensação de ser içado do convés do *steamship* até as embarcações menores através de cestas como “laranjas humanas” (Holmes, 1917, p.16). Recife é apresentada muito mais como um marco importante na viagem – a primeira vez que se chega em terra firme na América do Sul – do que pela importância em conhecer a cidade.

Sobre Recife, Holmes caracteriza-a como sendo a “capital, metrópole e principal porto marítimo do Estado de Pernambuco, um rico estado produtor de açúcar do tamanho de Ohio, com uma população de um milhão”. Sobre a arquitetura da cidade, evoca seu passado como domínio holandês, ao afirmar que “muitos dos edifícios existentes são no antigo estilo colonial holandês”. Embora seja um relato rápido, Holmes complementa sua narrativa sobre a paisagem construída com uma série de fotografias de sua autoria que acompanham o texto (Holmes, 1917, p.18-19).

Após algumas fotografias de marinhas, Holmes aproxima-se, aos modos volneianos, do que se pretende descrever. Na figura, ao nível dos olhos do viajante, vemos o local de desembarque dos visitantes, fotografado e descrito não por ter chamado a atenção em específico, mas sua presença como primeiro contato com a cidade responde a um clichê em seu trabalho e na literatura de viagem como um todo.



Figura 1. Porta de entrada de Recife para os viajantes que vem do mar. Holmes, 1917, p.19.

Dentre os tratados sobre o método de viagem que surgiram dentre os séculos XVII e XIX, as instruções promovidas por Constantin-François Chassebœuf – Conde de Volney – foram populares séculos depois, empregadas especialmente em guias de viagem por seu caráter visual. Seu método reside em dois aspectos: o primeiro versa a respeito da sua descrição a partir da “experiência sensorial do mundo” (Lepetit, 2001, p. 93), o segundo, de seu ponto de vista, que nunca sai do alcance do olho do observador. O método proposto por Volney para ler a realidade é pautado, primordialmente, no sentido da visão. A base de seu método de apreensão da realidade baseia-se no olho que observa e as visuais alcançadas por sua mirada. Isto garante artifícios que legitimam sua presença como observador-testemunha. “A lógica do quadro” que as formas observadas compõem, de acordo com Lepetit “é a do inventário dos objetos que nele se agrupam” aos moldes humboldtianos (Lepetit, 2001, p.93).⁴ Em Holmes, a natureza visual das suas *lectures* – o amplo uso de fotografias sequenciais e, posteriormente, seus curtos filmes – respondem à “lógica do quadro” indicada por Lepetit (2001).

O método de Volney conduz a apreensão da paisagem urbana a partir do acúmulo de observações precisas. Sua abordagem dos objetos descritos e a tessitura do conhecimento operam-se por meio dos sentidos. Desta forma, o resultado é uma estratégia de apreensão baseado na “descrição da aparência sensível das coisas e na decomposição analítica da realidade” (Lepetit, 2001, p. 94).

Ao se aproximar da paisagem urbana pelo mar, os degraus são descritos primeiro, quase como se a cada passo dado junto ao narrador, nos aproximássemos dessa cidade a ser esquadrihada. A presença do mar é recorrente não apenas na descrição, como também nas imagens, como a apontar que o curto tempo não permite maiores imersões pelo território. Nas imediações, a escola de Direito surge representada como paradigma das novas edificações imponentes que surgem na cidade em modernização. O prédio então recém-inaugurado, de autoria do arquiteto

francês Gustave Varin, ocupa grande parte da fotografia, em perspectiva que reforça suas linhas ecléticas e seu considerável tamanho. O carro é estrategicamente posicionado em primeiro plano, não apenas para sugerir escala, mas por se comportar como signo de modernidade identificável em meio a uma paisagem desconhecida. Os postes de iluminação na ponte da Boa Vista também funcionam como símbolo de progresso; os elementos textuais que acompanham a imagem seguem caminho semelhante: a legenda da fotografia aponta para as largas pontes que existem em Pernambuco, enfatizadas pela escolha da captura da imagem no instante em que um transeunte e dois veículos se cruzam.



Figura 2. Fotografias de vários aspectos de Recife. Holmes, 1917, p. 20.

Se a Recife que Holmes descreve em sua incursão é retratada em poucas, mas amigáveis linhas, outros viajantes não iriam economizar suas críticas. O viajante inglês Charles Atchison, ao aportar em Recife em 1891, descreveria:

Os bairros de Recife e Santo Antônio estão deteriorados pela falta de um plano de construção. Cada um fez o que quis. As ruas são sujas; as casas, algumas altas, outras baixas, algumas brancas, algumas manchadas de sujeira; e se você vir uma sacada, é sombria e gradeada como uma prisão. O lixo das bestas de carga e o lixo das casas obstruem as ruas, que são pavimentadas de forma tão irregular quanto poderiam ser. (Atchinson, 1891, p.99).

É verdade que a cidade do Recife visitada brevemente por Holmes é outra: duas décadas depois de Atchinson, em pleno processo de amplas reformas urbanas das áreas centrais, que levou à demolição de centenas de edificações, incluindo igrejas e prédios do poder civil, em meio a muitas disputas, críticas e, antes de mais nada, celebração pela destruição da estrutura e paisagem coloniais remanescentes (Assunção, 2019). No entanto, veremos que Holmes se aproximará da leitura de Atchinson em outros núcleos urbanos.

A perspectiva pela qual Recife foi representada cambia quando outros fatores tingem a narrativa. Como membro da comitiva americana do Congresso Científico Pan-americano, ocorrido em 1908 em Santiago do Chile, Hiram Bingham registrou sua passagem pelas cidades brasileiras em direção ao destino final da viagem. Ao desembarcar em Recife, comenta: “A maioria dos viajantes que tocam aqui a caminho da Europa para Buenos Aires, preferem ver o que podem desta pitoresca cidade antiga do convés do navio, ancorado a uma milha no ancoradouro aberto” (Bingham, 1911, p. 8). Se em outros relatos da virada para o século XX Recife pouco merece descrições mais detalhadas, como em Holmes (1917), ou críticas abertas, tais como as encontradas na obra de Atchinson (1891), a “antiga cidade tropical” desdobra-se sob o “sol ofuscante” para Bingham: “Imediatamente à nossa frente havia uma fila de armazéns de três ou quatro andares, construídos de maneira atraente em pedra. Eles dão à frente d’água um ar de permanência e boa educação.” (Bingham, 1911, p. 8)

A cidade pernambucana é descrita sob a perspectiva do panamericanismo, como evidencia ao tratar com pormenores sobre o porto e as vias de escoamento da mercadoria pelos trilhos do trem em direção ao interior: as “estreitas e malcheirosas ruas da antiga cidade” são logo sobrepujadas pelas projeções de que Recife será uma “cidade maior e mais importante nos anos que virão, quando as novas docas serão construídas e métodos ainda mais modernos serão introduzidos”. Atribuir a leitura sob luzes mais otimistas tão somente às relações políticas e comerciais é, contudo, planificar e precipitar juízos. Bingham não era alheio à configuração urbana brasileira, pois lecionava História da América Latina em Yale à época. As reminiscências sobre a visita a Recife são feitas em espaço de poucas horas pois, ao entardecer, embarcavam em direção à Salvador (Bingham, 1911, p. 9).

Após um dia de navegação, os vapores avistavam a antiga capital brasileira. Assim como em Recife, Holmes não se debruça em detalhes sobre a sua passagem por Salvador, que funcionará, em seu discurso, como uma antítese ao que o Rio de Janeiro vai significar em sua obra: Salvador apresenta-se como uma cidade estagnada no tempo, saudosa de seu status de capital, “conservadora, avessa a mudanças” (Holmes, 1917, p. 25). Visitada em 1911, as modificações urbanas na paisagem da cidade ocorreriam com maior ênfase sob o governo de José Joaquim Seabra, em 1912, o que lança questões a respeito de sua descrição: se Holmes a tivesse encontrado em meio às demolições, como Recife, sua narrativa tomaria outros caminhos?

Deve-se lembrar que grande parte do texto compilado nos volumes de *Travelogues* foi produzido a partir das apresentações de Holmes. O ritmo e a construção do texto assemelham-se ao que foi empregado em suas apresentações. Portanto, Salvador é a última parada antes do clímax da apresentação: o Rio de Janeiro. Suas descrições sobre Recife e Salvador guardariam relações com a sua produção pictórica e textual em outras viagens. Tal como o público que acompanhou sua viagem pelo Marrocos, os

espectadores e leitores da viagem ao Brasil interpretariam “não apenas como uma terra estrangeira exótica, mas também como distinta à modernidade americana.” (Craig, 2015, p.261). Por isso, apresentar Salvador em tramas urbanas estreitas e estagnadas (Holmes, 1917) auxiliaria, também, a destacar a próxima parada do percurso.

Holmes costura o seu discurso com um evento que – utilizando as estratégias de Volney – testemunhou como espectador: em solenidade por ocasião da visita do presidente da República, percebeu que os militares de maior patente não sabiam como se portar na cerimônia, o que observou também na organização dos soldados pois, “ao julgar pelo que vimos na forma em relação a treino e disciplina, preparação é tão estranho ao espírito do estado da Bahia quanto para os estados mais próximos” (Holmes, 1917, p.25). Essa inadequação das tropas faz um relação muito próxima à inadequação dessa antiga e colonial capital ao que se espera de moderna cidade. Seus esforços, como o elevador que liga a cidade baixa à alta, são vistos, no máximo, como ações pitorescas pontilhados de comodidades mais ou menos modernas em meio a uma trama atrasada de ruas estreitas; as partes mais antigas e populares da cidade foram vistas com olhos pouco lisongeiros, como se observa em seu comentário sobre a cidade baixa:

Suas ruas são estreitas e barulhentas, quentes e abarrotadas, mas um passeio de dois ou três minutos em um dos muitos elevadores nos leva até os terraços frescos da cidade residencial alta, que coroa a falésia alta e espalha suas moradias e jardins no interior em um belo planalto ondulado. (Holmes, 1917, p. 27)

Uma vez mais, o viajante lê a cidade sob as lentes culturais que carrega. Na figura 3, uma fotografia que atribuí ares venezianos a Salvador, não apenas na escolha do tema representado, mas em suas legendas. O viajante utiliza aspectos de um destino mais conhecido e identificável como Veneza como chave de leitura para a paisagem

soteropolitana. Sua descrição em texto para a paisagem construída foi concisa. Em Salvador, percebe-se a estratégia em descrever a viagem pontuando suas descrições com visuais que sempre utilizam o ponto de vista do observador, artifício que empresta mais legitimidade à sua presença – e à presença dos espectadores das *lectures* e dos leitores do *travelogue* – como observadores – testemunhas. As fotografias são empregadas no intuito de marcar o roteiro: as primeiras cenas da cidade ao longe, a gradual aproximação em terra. Apesar das rápidas observações, as passagens por Recife e Salvador auxiliam os espectadores e leitores a comporem o arsenal de signos que auxiliarão a leitura do ato principal.



Figura 3. Salvador. Na legenda original, Holmes a considerou “quase veneziana em aspecto”. Holmes, 1917, p. 22.

“Um labirinto de ruas estreitas”: O Rio antigo em *Travelogues*

Ao longo da década de 1920, anúncios de viagens de vapor a destinos como o Brasil tornam-se cada vez mais comuns nas páginas de periódicos norte-americanos, sobretudo naqueles de grande circulação, como no caso do *The Saturday Evening Post*. A Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil, ocorrida entre 1922 e 1923, ajudou a impulsionar propagandas de viagens ao país. Os navios saíam quinzenalmente do porto de Nova York e chegavam em 12 dias – tempo recorde à época – ao porto do Rio

de Janeiro. Embora a ilustração que encima o anúncio remeta ao conjunto de signos já consagrados nas representações da cidade brasileira – os coqueiros e a mata exuberante, as construções coloniais – a presença do navio a vapor prenuncia as mudanças no texto:

O anúncio incita o leitor a se juntar aos “milhares que lotam os amplos passeios do Rio de Janeiro” para a “gigante Exposição Mundial” (*To The World's Fair at Rio*, 1923, p. 2) Tais “convites” buscavam seduzir prováveis clientes não apenas a partir da evocação dos cenários pitorescos que caracterizaram as descrições da paisagem carioca, mas para a iminente modernização. Em matéria ainda no *The Evening*, James Collins cita o Rio de Janeiro em seu artigo sobre as cidades do futuro. Ao lado da Paris de Haussmann e de Londres, o Rio surge como uma das cidades antigas que se beneficiaram das intervenções de largos e circulares boulevares em seus traçados irregulares de “caminhos de vaca”:

Bem no centro do Rio de Janeiro, há uma colina de trezentos pés de altura habitada principalmente por cabras e lavadeiras com um antigo mosteiro no topo. Seu valor total é provavelmente menor que o de um bom lote da esplêndida Avenida Rio Branco, de onde quase se poderia acertar uma cabra com uma pedra. (Collins, 1922, p.16)

Na casa dos milhões de cópias impressas por edição no começo do século XX, periódicos como o *The Saturday* e *The Ladies Home Journal* são ferramentas que podem ser utilizadas para auxiliar na compreensão de como essas representações sobre o Brasil em modernização fazem-se circular pelo público médio norte-americano (Damon-Moore, 1994). Foram nas páginas do *The Ladies'* de janeiro de 1912 que Burton Holmes adiantou parte do texto que produziu sobre a viagem ao Rio de Janeiro, ocorrida no ano anterior. Na matéria *The First America City Beautiful: Rio de Janeiro, the Capital o Brazil*, o Rio de Janeiro é apresentado como uma cidade que enfim alcançou a modernidade que estava sempre se avizinando, tônica que permeará as descrições encontradas no *Travelogue*, anos depois.



Figura 4. Anúncio da empresa *Munson S. S. Lines* relativo à viagem a vapor ao Rio de Janeiro por ocasião da Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil. *To The World's Fair at Rio*, 1923, p. 2.

O Rio de Janeiro descrito por Holmes capturado pelas lentes e pelas reminiscências de sua estadia passava por uma série de “embelezamentos” em suas feições. Rios canalizados, arrasamento de morros como os do Senado e a demolição de antigas edificações, como a Igreja de São Joaquim, abriram espaços para novas avenidas e prédios que emprestariam à paisagem ares modernizantes. Ao longo da primeira década do século XX, a energia elétrica ilumina e os bondes movidos à energia – não mais à tração animal – cruzam a cidade, através do contrato firmado com a *The Rio de Janeiro Tramway, Light And Power Company Ltd.* Tais reformas iniciadas sob a administração de Pereira Passos foram símbolos das aspirações da cidade em comportar a modernidade esperada para uma capital republicana que dava seus primeiros passos.

Ao começar a sua descrição sobre a cidade, Holmes apresenta-a como “a mais fresca, mais

nova e mais brilhante das grandes cidades americanas” (Holmes, 1917, p.36). Esse mote será o fio condutor de suas descrições, que sempre a situará entre as cidades mais bonitas do continente. Os elementos que atestam sua beleza são, geralmente, os signos de modernidade que o viajante observa em suas deambulações pela cidade:

A magnífica avenida Rio Branco, que atravessa o coração do centro do Rio e a bela Avenida Beira Mar, que faz curvas ao longo da adorável frente de água, parece ter sido criada expressamente para procissões reais ou imperiais - meros táxis e automóveis parecem indignos de tais avenidas. (Holmes, 1917, p. 38)

Os passeios de Holmes, se em um primeiro momento parecem deambulações bucólicas de um turista pelas ruas da cidade, mostram-se muito mais intencionais ao visar o Palácio Monroe. Ao descrever o palácio Monroe, uma “estrutura em cúpula digna” nomeada em homenagem “ao sábio e previdente quinto presidente dos Estados Unidos, que promulgou a doutrina que leva seu nome”, Holmes aproveita a visão que “o prédio monumental” evoca para transcrever um trecho do discurso de James Monroe em uma mensagem ao Congresso norte-americano, em 1823:

Não poderíamos ver uma interposição para oprimir as repúblicas sul-americanas ou controlar de qualquer maneira seu destino, por qualquer potência europeia, em qualquer outra luz que não como uma manifestação de uma disposição hostil para com os Estados Unidos. Os continentes americanos não deveriam mais ser assuntos para qualquer assentamento colonial europeu. (Holmes, 1917, p. 39)

A América Latina, contudo, seria assunto que interessaria os Estados Unidos sob a égide do Panamericanismo e das questões que envolviam o estilo de diplomacia empregado por Theodore Roosevelt, cuja política externa objetivava deter as intervenções europeias no continente americano. Cinco anos antes, em 1906, a Terceira Conferência Pan-Americana teve por sede o Rio de Janeiro, ocorrendo

no próprio palácio Monroe, que anos antes fora projetado como pavilhão do Brasil na Exposição Universal de 1904, ocorrida em Saint Louis. Os Estados Unidos se valiam de uma hábil diplomacia cultural a fim de promover o desenvolvimento de relações comerciais e políticas com os países do continente americano. Ecos dessa discussão ressoam na produção dos guias de viagens como os de Burton. Não à toa os leões do palácio Monroe, denominados “leões panamericanos”, na legenda do *Travelogues* (1917), emolduram um dos cenários mais caracterizadores do Rio de Janeiro, como a apontar a influência das políticas externas americanas no país.



Figura 5. “O Leão Panamericano”, fotografia do *Travelogues*. 1917. Holmes, 1917, p. 38.

Imersos na nova cidade através da narrativa de Holmes, os leitores têm rápidos vislumbres do Rio antigo. Não há menção maior sobre os bairros habitados pelas camadas mais populares no corpo do texto, mas há alusões através das imagens. Duas fotografias sobre as porções da parte mais alta da cidade – os morros – são apresentadas ao lado da curta história da ocupação da cidade, como não-pertencentes ao presente Rio. A inadequação de monumentos e do traçado das ruas antigas de parte da cidade é constantemente observada pelo narrador.

Embora se revista de um anseio em transportar o espectador/leitor para a sensação de estar percorrendo a cidade, intentando apresentar texto e imagem em disposições que simulem a realidade, Holmes se prende aos monumentos e vistas mais características da cidade: igrejas e prédios antigos têm sua qualidade afirmada mediante o teor pitoresco que carregam, mas o discurso elogioso recai, em sua maioria, para os novos símbolos que a cidade carrega. Dean Maccannell (1999) aponta para a leitura da paisagem através das lentes turísticas: os viajantes só conseguem observar as cidades visitadas através de elementos pré-definidos que as caracterizam, limitando, muitas vezes, as suas imagens e textos: a cidade passa a ser uma sucessão de cartões-postais (Maccannell, 1999, p. 48).

Na fotografia que enquadra a Beira Mar vista de cima, há distâncias maiores que as topográficas que separam o menino, descalço e de roupas aparentemente simples, da moderna via. A fotografia que a encima traz um trocadilho com a palavra *uptown*, que denomina áreas mais nobres da cidade americana. No lugar das simétricas e imponentes palmeiras, dispostas racionalmente nos canteiros e em estradas pela cidade, tão fotografadas por Holmes, dois delgados coqueiros remetem aos símbolos de tropicalidade na cena. Não há sinais típicos da cidade em modernização que profusamente vemos nas fotografias da página anterior, que reproduzem trechos do passeio na área à beira do mar ao nível do observador, como os automóveis, as fiações elétricas ou os próprios postes. Na perspectiva do garoto, parecem quase invisíveis e inalcançáveis.

A legenda aplicada à outra fotografia que abarca a parte antiga da cidade apresenta-a como “um labirinto de ruas estreitas”, evidenciado pela visual empregada, na qual as coberturas dos prédios criam um ritmo irregular, amplificado pela paginação: na página anterior, uma aleia leva-nos ao Catete. Suas descrições embebem os monumentos antigos com comentários pejorativos, como os direcionados à “fonte dos velhos tempos na Praça Carioca” da qual o “Rio já dependeu, ao ponto de ser uma pitoresca e quase inútil



Figura 6 Vistas da cidade com a presença das camadas mais populares do Rio de Janeiro. Holmes, 1917, p. 45.



Figura 7. “Um labirinto de ruas estreitas” fotografia de Burton Holmes da parte antiga do Rio de Janeiro. Holmes, 1917, p. 50.

lembança de uma época que acabou” (Holmes, 1917, p. 54).

Expediente semelhante foi empregado desde suas viagens seminais. Em sua segunda incursão, Holmes visitou durante quarenta dias o Marrocos, sendo sua primeira viagem com o objetivo claro de produzir material para apresentações:

Apresentações do diário de viagem de Fez, fotografias e os textos contribuíram com uma visão particular de uma cidade islâmica para o público americano, que reforçou os estereótipos orientalistas, confirmou narrativas de viagens anteriores e projetou construções americanas de modernidade, urbanismo e civilização na paisagem urbana, dando ao espectador ou leitor uma visão do envolvimento de um homem com um Cidade islâmica na virada do século XX. (Craig, 2015, p. 258-259)

Sua viagem ao Marrocos foi marcada pela busca do exótico, pois, tal como Craig (2015) explicita, as cidades mais internacionais do percurso, como Tanger, foram preteridas em detrimento à até então pouco descrita cidade de Fez. Holmes buscava “entregar-se a aventuras raramente vividas pelos americanos” (Craig, 2015, p. 260). Aventurar-se a caminhos inexplorados pelas publicações orientalistas consagradas à época, como *Au Maroc* (1890), de Pierre Loti, significava, em seu caso, abastecer suas *lectures* com material inédito, em primeira mão, em meio a várias outras apresentações alimentadas unicamente por fotografias de banco de dados.

Decerto Holmes, ao iniciar a sua viagem pelo Brasil, já trazia consigo representações sobre a cidade brasileira construídas a partir de leituras prévias, tal como a publicação de Loti, no caso do Marrocos, cuja leitura “me inspirou o desejo de segui-lo até o Marrocos” (Holmes, 1908, p. 106). Não há, ainda, como indicar quais leituras Holmes possa ter realizado previamente, mas sua leitura da paisagem, do esmaecimento da estrutura colonial antiga de seus relatos em prol do avivamento da narrativa das novas obras ao longo da cidade, segue um trajeto comum à produção literária à época. A



Figura 8. Vista de Tanger, empregando os mesmos artifícios da imagem anterior, do Rio antigo. Holmes, 1908, p. 34.

parte do “Velho Rio” de Janeiro é descrita com os mesmos adjetivos de cidades como Fez e Constantinopla: o passeio que resulta em um percurso feito “descontroladamente em ziguezague pelas íngremes e estreitas ruas” (Holmes, 1908) de Tanger ou seu desencanto com os aspectos das ruas de Constantinopla vistas ao nível do olho e não mais vistas à distância. No entanto, o brilho do novo Rio prospera:

O Rio, ao contrário de Constantinopla, pode suportar uma inspeção cuidadosa; o encantamento emprestado pela distância não é apenas ilusão; é possível caminhar pelas ruas do Rio e se encantar ainda. É verdade que existem ruas estreitas e escuras de pobreza e maldade no Rio, como em todas as grandes cidades, mas mesmo aqueles que moram nas sombras são livres para caminhar pelas avenidas de luz, livres para tirar nova vida e inspiração da beleza pura desta capital recém-transformada do velho Brasil. (Holmes 1917, p. 80)

Fragmentos do antigo Rio embelezados teriam, contudo, destaque em sua narrativa. Sobre a Rua do Ouvidor, Holmes afirma:

As ruas laterais mais estreitas e que se cruzam nos dão uma ideia do Rio dos

primeiros dias, embora agora estejam tão limpas e arrumadas quanto antes eram sujas e abandonadas. A mais frequentada é a famosa ruazinha do Ouvidor - a rua comercial- rua das lojas mais badaladas e caras. Nenhum tráfego de rodas passa pelo Ouvidor e a pequena via é mais como um corredor de lojas elegantes. (Holmes, 1917, p. 64)

Os resquícios dos morros que pontilhavam a paisagem carioca são os alvos das críticas mais incisivas em *Travelogues* (1917). Na área em que “casas antiquadas e insalubres” foram arrasadas, erguiam-se dois edifícios símbolos do novo Rio de Janeiro: a Escola Nacional de Belas Artes e a Biblioteca Nacional. Ao subir nos escombros que ainda restavam do morro, Holmes incita o leitor a observar a cidade através de uma perspectiva prestes a desvanecer pois “o velho morro do Castelo está condenado pelo tempo a desaparecer” (Holmes, 1917, p.62). A nova cidade arrasa os morros insalubres e Holmes enaltece o novo tecido urbano que cobre a área:

Podemos escalar até o topo do que resta dele e olhar para baixo, para os belos edificios modernos que estão literalmente excluindo-o do mapa. Parece quase incrível que, apenas alguns anos atrás, um amontoado de casas antiquadas e nada higiênicas e um labirinto de ruas estreitas e sujas, não pavimentadas, cobrissem o local para o qual estamos olhando agora. O Rio, então varrido todos os anos pela febre amarela, decidiu-se pela reforma. Foram abaixo centenas daquelas velhas casas; foram embora dezenas dessas velhas ruas sujas. A Avenida foi estabelecida, edificios palacianos erguiam-se sobre os locais de antigas cabanas e em menos de dois anos a Avenida estava aberta. (Holmes, 1917, p. 62)

As duas imagens abaixo reforçam seu discurso. A figura 9 enquadra um conjunto arquitetônico sobre o qual se pode ler: “olhando para baixo para os novos templos das artes, da literatura e da música”. Na imagem, não há a distinção das edificações em particular, apenas a



Figura 9. A vista da cidade moderna se descortina a partir do morro em demolição. Holmes, 1917, p. 62.

menção do novo significado que davam a um tecido urbano renovado. Em primeiro plano, um vislumbre do morro, no qual pouco se divisa da vegetação que o recobre, permanece obscurecido diante da cidade moderna, um traço da “incômoda” urbe atrasada.

A tônica entre o Velho Rio versus o Novo Rio, tão visível nos guias de viagem do primeiro quartel do século XX, encontra em fotografias como a Figura 6, sua correspondência imagética. A legenda auxilia no entendimento do leitor – embora o texto que a precede já deixa antever: o Rio de Janeiro é um local em que os morros dão lugar a terrenos para a construção de edificios. Uma forte diagonal separa o transeunte e os prédios da urbe moderna da porção que entulha os escombros do morro. Logo após indicar que os tempos das “velhas ruas sujas” cessaram, Holmes convida-nos a segui-lo pela Avenida Central: “passeamos pelos pavimentos em mosaico admirando a arquitetura colorida e fantástica” (Holmes, 1917, s.p.).

A figura 10 é um claro exemplo de imagem empregada nas *lectures* de Holmes, por apresentar de maneira muito didática a justaposição entre o discurso de embelezamento em detrimento da ultrapassada cidade antiga. Holmes acreditava que o fio condutor de suas

narrativas era o material iconográfico, como observa Barber (1993): “Na construção de suas apresentações, ele primeiro selecionou vistas interessantes de sua coleção e, em seguida, construiu suas palestras em torno delas” (Barber, 1993, p. 81). As escolhas iconográficas de Holmes para seu capítulo sobre o Rio de Janeiro, ao repetir monumentos e vistas, criam um senso de homogeneidade.

Outras práticas na construção da narrativa eram o emprego de uma sequência de fotos que sugerissem de fato um itinerário real ou ao menos crível, a tomada de fotos a partir de pontos de vistas, o *close-up* e a partir da escolha minuciosa das fotografias, criar “contraste e criar um impacto dramático” (Barber, 1993, p. 82).

O contraste ocorre no interior da imagem e fora de suas bordas, a partir da diagramação das páginas: uma vez mais, a mensagem é sublinhada pela presença, na folha anterior, de uma fotografia tomada com o zoom aproximado ao da figura e de tratamento estético semelhante. A Biblioteca Nacional, seu jardim, a calçada em mosaico e o poste compõem a cena de um trecho da cidade já modernizado, contrastando com o morro em desmonte.

Embora seja uma parada de vários dias, a descrição toma forma de um passeio em sequência. Aporta-se, deambula-se pela cidade e, posteriormente, observa-a de suas cercanias, a partir de sua moldura distinta: uma profusa vegetação. A sequência do passeio leva-nos a ladear a cidade pelas verdes paisagens que se desdobram ao percorrer o caminho à Tijuca:

Em nenhum lugar do mundo existe uma estrada que oferece mais variedade e beleza do que aquela da Tijuca. Ela segue por vales verdejantes até desfiladeiros nas montanhas que são tão lindos quanto os portões do Paraíso. Ela exige vistas retrospectivas da *City Beautiful* brasileira emoldurada por verdes tropicais. (Holmes, 1917, p. 68)



Figura 10. A cidade moderna e o morro. Na legenda, lê-se “onde morros são cortados para providenciar terrenos para prédios públicos”. Holmes, 1917, p. 63.



Figura 11. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Holmes, 1917, p.62.

Holmes prepara-nos para a parada final de sua descrição, com um clichê muito empregado nos *travelogues*: o pôr do sol que desce pela cidade. No caso do Rio, a tomada de vista dá-se a partir do Corcovado. O Rio buscava ser visto pelas luzes certas e a escolha por descrever a cidade à noite a partir desta perspectiva não é ingênua, como se observa pela figura 12. Há muito o centro do Rio de Janeiro não se deixava ver pela bruxuleante luz das tochas ou do óleo de baleia; em meados da década de 1850 a face carioca

era observada através da brilhante e instável iluminação à acetileno. A nova rede, elétrica, implantada no início do século XX, delineava os “cenários” de modernidade urbana, a partir dos arrasamentos em seu centro antigo e a abertura das novas vias (Magalhães, 2000).

As cenas noturnas eram comuns à pintura e à fotografia da paisagem brasileira. Contudo, os enquadramentos se dirigiam ao espetáculo natural, como a baía da Guanabara banhado pelo luar, recorrentes nas descrições da cidade, assim como àquelas que, à luz do dia, se voltavam para as belezas naturais do entorno construído.

A cidade que se vislumbra à noite é iluminada a intervalos regulares, distante do lusco-fusco promovido pelos rarefeitos candeeiros do século passado e que foram cristalizados nas narrativas estrangeiras. Se a força das tintas pitorescas é predominante nas imagens diurnas quando distanciam-se do centro da cidade, o crepúsculo evidencia outras poses da cidade: sua modernização é evidenciada a partir das lentes que abarcam a cidade banhada pela iluminação elétrica.

Holmes, embebido pela sua visão “norte-americanista” retira parte da responsabilidade pelas reformas e melhorias da cidade das mãos nacionais. Credita o despertar da antiga “cidade sonolenta, mal pavimentada e malconservada de becos estreitos” às empresas de capital estrangeiro pois, em suas palavras: “sem a ajuda da Light & Power Company, que é uma empresa norte-americana, o desenvolvimento do Rio em linhas modernas nunca poderia ter sido tão milagrosamente rápido”.

Embora a viagem pelo Brasil ainda continue por São Paulo, Holmes termina sua descrição da cidade do Rio de Janeiro com suas saudações: “então ao lindo Brasil, nossas saudações e parabéns para nossa irmã República - os Estados Unidos do Brasil, pois ela concebeu e gerou a primeira, a única realmente formosa criança bem torneada entre as cidades de nosso jovem e vigoroso mundo novo” (Holmes, 1917, p. 46).



Figura 12. A cidade do Rio de Janeiro iluminada à noite, vista a partir do Corcovado. Holmes, 1917, p. 79.

Consideração finais

É inegável que Holmes escreveu seus *Travelogues* e preparou suas *lectures* numa época em que a América do Sul vai se tornar um destino mais atraente no contexto de formação do turismo moderno, como o demonstram os muitos guias de viagem que surgiam no mercado editorial. Nesse sentido, e à guisa de conclusão, cabem pelo menos duas considerações acerca das imagens e representações mobilizadas.

Primeiro, como se expressa na parte final do *Travelogue*, a retomada do tema da natureza sublime, aproximando-se das reminiscências naturalistas de viajantes do século XIX que percorreram a região. Depois de sair do Brasil e passar por Montevideu, Buenos Aires e Santiago, Holmes chegava às Cataratas do Iguazu. A descrição dessa última parada é marcada pelos mecanismos típicos de suas *lectures*: fotografias ao nível do olho, descrição das sensações que a paisagem promovia no viajante e, principalmente, uma narrativa de feições exploratórias: “Sabemos que nossos olhos não estão voltados para nenhuma visão banal e banida de turistas. Tão poucos homens brancos já viram esta cena, que quase se poderia dizer que é uma visão desconhecida para o mundo” (Holmes, 1917, p. 335).

Nas salas escuras dos teatros ou no conforto das poltronas de leitura, a viagem termina com uma reverência ao poder da natureza tropical, tanto por sua exuberante beleza quanto pela clareza sobre o uso da força das águas das Cataratas como força motriz para as maquinarias da Modernidade. Apesar do tom de ineditismo enfatizado por Holmes sobre a expedição às Cataratas, esse destino já fazia parte de vários roteiros, como aponta Cuarterollo (2011): “Embora no início do século as Cataratas já tivessem sido amplamente documentadas por fotografos e mesmo cineastas locais e não fossem um destino turístico desconhecido para a aristocracia local, Holmes dá ao seu relato um tom épico” (Cuarterollo, 2011).

Uma segunda consideração diz respeito ao jogo de referências para construir paralelismos, significados e possíveis relações entre as cidades do continente americano. A chegada de Holmes a Montevideu abre a segunda parte do livro (intitulada “Buenos Aires e vislumbres de Montevideo”), que compõe aproximadamente um terço desse volume 13 dos *Travelogues* (da página 113 a 225). As suas considerações iniciais sobre as duas grandes capitais da zona temperada da América do Sul permitem abrir novas veredas desse conjunto de representações que estavam sendo mobilizadas e mesmo transformadas, à luz das injunções das transformações urbanas, dos interesses geopolíticos e das novas questões em pauta.

Holmes reiteraria o senso de aventura e descoberta que uma viagem à América do Sul ainda implicava, diferente dos relatos frequentes de viagens à Europa e mesmo ao Oriente próximo. Isso dava um ar de familiaridade ao leitor/espectador e mesmo para aqueles que tinham a oportunidade de viajar. Por outro lado, “cada norte-americano que desembarca em Buenos Aires se sente um Cristóvão Colombo moderno: ele descobriu – não um novo continente, mas algo muito mais incrível – uma grande cidade” (Holmes, 1917, p.116).

Há aí uma chave de leitura que cabe enfatizar: o deslumbramento não repousa mais (apenas) nas paisagens naturais exuberantes. Mesmo em relação ao Rio de Janeiro, ainda lida no registro de uma “cidade dos sonhos”, o interesse era cada vez maior pelos signos civilizatórios expressos na paisagem construída. O maravilhamento advém da constatação da existência dessas grandes cidades que, como Buenos Aires em especial, permitem estabelecer analogias diretas com as grandes cidades americanas do hemisfério norte.

Mesmo que ele [o viajante] possa ter “descoberto” o Rio de Janeiro no curso de sua longa viagem de vinte e três dias em direção ao sul desde Nova York ou de Southampton, a posterior descoberta de Buenos Aires não perde nada de sua emocionante novidade. O Rio nunca pode parecer muito real a um anglo-saxão. A bela cidade brasileira mora em seu subconsciente como uma visão fantástica – uma cidade de sonho – algo à parte do mundo real do dia-a-dia ao qual ele mesmo se orgulha de pertencer. (Holmes, 1917, p.116-117)

Há uma clara retórica nesse jogo de aproximações do texto do *Travelogue* que logo leva a, por outro lado, construir algumas diferenças cruciais das representações:

O Rio é uma cidade para ser vista, amada e sonhada. Contudo, Buenos Aires é uma cidade tão real quanto Nova York – é uma cidade como entendemos a palavra – um lugar ao mesmo tempo prático e magnífico, uma coisa feia embelezada aqui e ali – um lugar para trabalhar, viver e prosperar – uma cidade construída por latinos que estão muito mais próximos de nós em temperamento do que os latinos do Velho Continente. (Holmes, 2017, p.117-118)

Essa pequena abertura, antes de começar a adentrar as cidades com o mesmo perfil de

viajante interessado desde o início, Holmes arremata:

A capital argentina não é apenas a maior cidade da América do Sul – é uma cidade americana. Próximo a ela, na margem oposta do largo Río de la Plata, fica Montevideu – outra cidade que é americana no mesmo sentido. Uma breve visita à metrópole e capital do Uruguai é uma admirável introdução à civilização latina da zona temperada sul. (Holmes, 1917, p.118)

Essa ideia de uma cidade “americana” – um tanto feia, mas real, um lugar para trabalhar, viver e prosperar – não deixa de ser significativa de representações e discussões que vão se estabelecer nas décadas seguintes, inclusive no âmbito acadêmico dos estudos latinoamericanistas.

Notas

¹ Este artigo é produto inédito das pesquisas (com apoio da CAPES e do CNPq) que os autores têm desenvolvido nos últimos anos e incorpora parte das discussões apresentadas no II Congresso Iberoamericano de História Urbana, realizado na Cidade do México, em novembro de 2019. As citações empregadas foram traduzidas pelos autores.

2 Há ampla e já clássica bibliografia sobre o tema, a exemplo dos livros de Benchimol (1992) e Del Brenna (1985). Pesquisas mais recentes têm enfatizado também, para citarmos apenas algumas, as ações privadas e públicas de reformas da arquitetura nesse grande processo de transformação urbana (Paoli, 2013), ou as disputas simbólicas e materiais em torno dos eventos de demolição – do Convento da Ajuda e do Morro do Castelo (Sousa, 2016).

3 O Dicionário Oxford define um *travelogue* como “uma palestra (ilustrada) sobre lugares e experiências encontradas durante a viagem; uma transmissão, livro, etc., sobre viagens; um documentário de viagem. Burton Holmes, que cunhou o termo em 1904, ao aglutinar as palavras *travel* e *dialogue*, a definia como “a essência de uma viagem, refinada pela discriminação, fermentada com informações, temperada com humor, moldada em forma literária e embelezada por imagens que encantam os olhos, enquanto a história falada encanta os ouvidos” (Caldwell, 1977, p. 23).

4 Embora Volney seja muito citado por suas *Questions de statistique à l’usage des voyageurs* (1795), conhecidas instruções que propunham um novo método para a viagem, dando-lhe um caráter mais claramente ligado ao conhecimento científico da época, foi na viagem à Síria que este método foi concebido e aplicado pela primeira vez, tornando-se referência a uma série de viajantes daí por diante (Cf. Lepetit, 2001, p. 93).

Referências

- Adams, H. C. (jul/dec 1920). Rio de Janeiro, in the land of lure. *The National Geographic Magazine*, Washington, 38(1), p.165-210.
- Assunção, G. A. L. M. (2019). *Imagens dissolventes da narrativa de modernidade: interpretações sobre a tradição a partir de casos de demolições em Recife e Salvador (1909-1933)*. 2019. 254f. (Tesis de doctorado publicada). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal Brasil. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/27935>
- Atchison, C. (1891). *A Winter Cruise In Summer Seas*. Londres: Sampson Low, Marston & Company.
- Baltar, M. (2013). Saber em viagem – os travelogues no amálgama entre realidade e espetáculo. *MATRIZES*, 7(1), 263-279.
- Barber, X. T. (1993). The Roots of Travel Cinema: John L. Stoddard, E. Burton Holmes and the Nineteenth-Century Illustrated Travel Lecture. *Film History*, 5(1), 68–84.
- Bell, A. G. (1914). *The Beautiful Rio de Janeiro*. Londres: William Heinemann.
- Benchimol, J. L. (1992). *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural.
- Bingham, H. (1911). *Across South America: an account of a journey from Buenos Aires to Lima by way of Potosí, with notes on Brazil, Argentina, Bolivia, Chile, and Peru*. Boston e Nova York: Houghton Mifflin Co.
- Brazil's Wide Field for Colonist. (1917, 4 de mayo). *New York Herald*, p.04.
- Caldwell, G. (1977). *The Man Who Photographed the World: Burton Holmes, Travelogues, 1886-1938*. Nova York: Abrams.
- Chadwick, F., Kelley, J., Hunt, R., Gould, J., Seaton, A. and Rideing, W. (1891). *Ocean Steamships: A Popular account of their construction, development management and appliances*. (1 ed). Nova York: Charles Scribner's Sons.
- Collins, J. (1 de abril 1922). Your Town To-morrow. *The Saturday Evening Post*. Indianápolis.
- Craig, M. (2015). No place for a tourist Imagining: Fez in the Burton Holmes Travelogue. In M, Gharipour & N. Özlü (Eds.), *The City in the Muslim World: depictions by western travel writers (256-279)* Nova York: Routledge.
- Cuarterollo, A. (2011). El viaje en la era de la reproductibilidad técnica. Discursos etno-geográficos en los primeros travelogues argentinos. *Cine Documental*. Recuperado de <http://revista.cinedocumental.com.ar>.
- Damon-Moore, H. (1994). *Magazines for the millions: Gender and commerce in the Ladies' Home Journal and the Saturday Evening Post, 1880-1910*. Nova York: SUNY Press.
- Dantas, G. A. F. (2009). *A formação das representações sobre a cidade colonial no Brasil*. (Tesis de doctorado publicada). Universidade de São Paulo, São Carlos, Brasil. <https://doi.org/10.11606/T.18.2009.tde-30042010-100632>
- Del Brenna, G. R. (1985). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão*. Rio de Janeiro: Index.
- Felz, J. (2008). A fotografia de imprensa nas primeiras décadas do século XX - o desenvolvimento do moderno fotojornalismo. In *Anais do VI Congresso de História da Mídia*. Niterói: Rede Alcar - Universidade Federal Fluminense
- Freyre, G. (2004). *Ordem e Progresso*. São Paulo: Global Editora.
- From Brazil: The New Steamship Line Southern Immigration Letter of Gen. Wood (1865, 4 de noviembre). *The New York Times*, p.A34.
- Grosvenor, G. M. (1988). A Hundred Years of the National Geographic Society. *The Geographical Journal*, 154(1).
- Hirst, W. A. (1915) *A Guide to South America*. Nova York: The Macmillan Company.
- Holmes, B. (1904). *The travelogues of Mr. Burton Holmes*. Nova York: The Travelogue Bureau.
- Holmes, B. (1908). *Travelogue*. (Vol. One). Chicago/ Nova York: The Travelogue Bureau.
- Holmes, B. (1912). The First America City Beautiful: Rio de Janeiro, the Capital o Brazil. *The Ladie's Home Journal*, (29).
- Holmes, B. (1917). *Travelogue*. (Vol. Thirteen). Chicago/ Nova York: The Travelogue Bureau.

- Klumb, R. H. (1872). *Doze Horas de diligência: Guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora*. Rio de Janeiro: Klumb/ J.J da Costa Pereira Braga.
- Lepetit, B. (2001). *Por uma nova história urbana*. São Paulo: EDUSP.
- Maccannell, D. (1999). *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*. Califórnia: University of California Press.
- Magalhães, G. (2000). *Força e luz: eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: UNESP.
- Mendoza Vargas, H. (2016). Las guías urbanas: imagen e invención del espacio de la ciudad de México. *Investigaciones Geográficas*, (89), 90-106. <https://doi.org/10.14350/rig.47648>
- Moreira, B. G. L. (2017). *Belos panoramas, matizes imaginários: a cidade das províncias do norte na obra de Charles Landseer e William Burchell (1825-1830)*. (Tesis de maestría publicada). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Brasil. <https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/22389>
- Paoli, P. de. (2013) *Entre relíquias e casas velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books.
- Peterson, E. L. (2013). *Education in the school of dreams: Travelogues and early nonfiction film*. Durham y Londres: Duke University Press.
- Rubiés, J. P. (1996). Instructions for travellers: Teaching the eye to see. *History and Anthropology*, 9(2-3), 139-190. <https://doi.org/10.1080/02757206.1996.9960876>
- Sousa, R. G. (2016). *Escombros e vestígios: os debates sobre os arrasamentos nas reformas urbanas das cidades brasileiras (Rio de Janeiro, São Paulo e Recife no início do século XX)*. (Tesis de maestría publicada). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Brasil. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/22393>
- To The World's Fair at Rio (1923, 2 de febrero). *The Saturday Evening Post*, p. 2.
- Torrão Filho, A. (2015). Imago Mundi: as instruções de viagem como educação do olhar e revelação do mundo, séculos XVIII e XIX. *História (São Paulo)*, 34(2), 286-309. <https://dx.doi.org/10.1590/1980-436920150002000069>
- Vasquez, P. K. (2002). *A fotografia no Império*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Wilson, E. (1884). *Wilson's Lantern Journeys*. Filadelfia: Edward Wilson.
- World War History (1914, 29 de junio) *The Evening Sun*, p.10. Recuperado de <<https://www.loc.gov/item/2004540423/1914-11-15/ed-1/>>

George Alexandre Ferreira Dantas

Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutor em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo. Professor Associado. Pesquisador CNPq PQ-2. Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Campus Universitário Lagoa Nova. PPGAU, Centro de Tecnologia. CEP 59078-970. Caixa Postal 1524. Natal - RN, Brasil.

george.dantas.af@ufrn.br

<https://orcid.org/0000-0002-8352-7590>

Barbara Gondim Lambert Moreira

Arquiteta e Urbanista, Mestre e Doutoranda em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb). Departamento de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Campus Universitário Lagoa Nova. Centro de Tecnologia, sala 87 CEP: 59078-970. Natal - RN, Brasil.

bglmoreira@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-8563-1770>

Pasos, relojes y motores. Ritmos urbanos y experiencias de la temporalidad en la Córdoba de 1950 (Argentina)

Steps, Clocks and Engines. Urban Rhythms and Experiences of Temporality in Córdoba in 1950 (Argentina)

Graciela María Tedesco

Instituto de Antropología de Córdoba (IDACOR), CONICET. Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina

Abstract

This paper reflects on the temporal experiences and rhythms experienced by the inhabitants of Córdoba in the mid-twentieth century, a time of population massification, the installation of automotive and metal-mechanical industries, and the expansion of its urbanized area. From a cross between the anthropological and historical perspective, we seek to investigate the rhythms and times that moved that city, both driven by the State and other sectors of power, as well as constructed by residents and visitors from their activities and tours. The material analyzed combined information found in newspapers from the 1950s; ordinances, decrees and municipal bulletins from the same period; and fieldwork material in three neighborhoods of Córdoba about their neighborhood memories.

Resumen

Este trabajo reflexiona sobre las experiencias temporales y ritmos experimentados por los habitantes de Córdoba a mediados del siglo XX, momento en que se produjo una masificación de su población, la instalación de industrias automotrices y metalmecánicas, y la ampliación de su superficie urbanizada. A partir de un cruce entre la perspectiva antropológica y la histórica, se busca indagar en los ritmos y tiempos que movían esa ciudad, tanto impulsados desde el Estado y otros sectores de poder, como construidos por residentes y visitantes a partir de sus actividades y recorridos. El material analizado combinó información hallada en diarios de la década de 1950; ordenanzas, decretos y boletines municipales de la misma época; y material de trabajo de campo en tres barrios de Córdoba en torno a sus memorias barriales.

Key Words: city, rhythms, industrialization, urbanization.

Palabras clave: ciudad, ritmos, industrialización, urbanización.

Introducción

Hacia mediados del siglo XX, la ciudad de Córdoba (Argentina) atravesó una serie de transformaciones con la instalación de empresas y fábricas del rubro automotriz y metal mecánico; el crecimiento de su población que de 386.828 habitantes en 1947 llegó a 589.153 en 1960; y la extensión de su superficie urbanizada que pasó de 4.095 hectáreas en 1940 a 14.133 en 1970 (Foglia, 1990, p. 43). La ciudad experimentaba ya desde la década del 40 un aumento de su flujo migratorio (Sánchez y Schulthess, 1969), que se vio favorecido luego con la implementación de las políticas industrialistas del Segundo Plan Quinquenal, durante la presidencia de Juan Domingo Perón (1952-1957).¹ Dicho Plan Quinquenal buscó atraer inversiones extranjeras y dio un renovado movimiento económico a la ciudad, aunque concentrado en el sector metalmeccánico (Brennan, 1996). En este marco, el gobierno peronista creó en 1952 sobre la ya existente Fábrica Militar de Aviones, el complejo IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) para producir diferentes vehículos de transporte; la firma italiana FIAT dio inicio en 1954 a la fabricación de tractores y material ferroviario; y la compañía norteamericana IKA (Industrias Kaiser Argentina) instaló en 1955 su planta industrial de automóviles en el barrio Santa Isabel (Córdoba). Asimismo, se multiplicaron en toda la ciudad las fábricas y talleres para la fabricación de piezas e insumos.

Algunas reflexiones contemporáneas a ese momento dan cuenta de esas transformaciones. Juan Carlos Agulla (1966, p. 30-31) señala que entre 1948 y 1960 se produce en la ciudad de Córdoba “una gran inversión de capitales en la industria y una demanda de mano de obra que ponen en marcha un proceso de cambio penetrando en la estructura económico-ocupacional de la comunidad y en la estructura demográfico-ecológica de la misma”. Ello generó tensiones en la estructura social debido,

por una parte, a la presencia conjunta de sectores residuales de una vieja

estratificación y de sectores emergentes de una nueva estratificación y, por la otra, a la presencia de una gran movilidad, tanto horizontal como vertical como consecuencia del proceso de industrialización. (Agulla, 1966, p. 49-50)

Apuntando a los cambios en el espacio urbano, Colomé (1967) indica que en el centro prosperó un importante polo comercial para responder a las demandas crecientes de consumo, configurando “la imagen moderna de Córdoba, es decir, aquella en la cual el cambio se nota en mayor medida y da a Córdoba la sensación de una gran ciudad” (Colomé, 1967, p. 79). Allí se concentraron construcciones renovadoras y en altura,² y se llevó a cabo la valorización patrimonial de algunos edificios históricos bajo la coordinación del arquitecto italiano Ernesto La Padula. El patrimonio fue pensado como un elemento fundamental del proceso de modernización urbana, cuyo entorno no sólo incluía sus alrededores inmediatos sino lo que era considerado área histórica (Malecki, 2015, p. 85).³

Por otra parte, en los contornos de la ciudad nuevos loteos fueron trazados y los barrios crecieron. Entre 1947 y 1960 en Córdoba se construyeron 42.682 viviendas, correspondiendo el mayor número a los “barrios en formación”, que absorbieron el 40,6% del incremento neto total de ese período (Colomé, 1967). De este modo, a mediados del siglo XX Córdoba atravesó, si bien no su primer proceso industrializador, sí el primero en transformar su paisaje urbano.⁴ Un paisaje que trastocó “su imagen de iglesias y casas bajas, por un conjunto cada vez más denso de edificios en altura, industrias y obreros”, que dieron nuevos sentidos sobre la tensión tradición y modernidad, y una imagen de Córdoba moderna y dinámica (Malecki, 2015, p. 82). En este sentido Brennan (1996, p. 60) indica que entre 1950 y 1970 Córdoba dejó de ser una “somnolienta ciudad provincial” y se convirtió en una “metrópolis industrial”, siendo las industrias mecánicas “locomotoras del crecimiento industrial de esos años”; lo que introdujo nuevas prácticas y ritmos, en

una ciudad que ya contaba con una larga trayectoria de urbanización. Pero ¿cómo experimentaron los/as habitantes de la ciudad esos ritmos, y de qué modo también ellos/as los modelaron?

En sus estudios sobre sociedades modernas, George Simmel (2001) sugiere que el despliegue de la economía monetaria incorpora en los individuos un espíritu calculador y cuantificador que busca dar precisión a sus relaciones; y que la diversidad de actividades que aparecen en la aglomeración tornan imprescindible el uso de un esquema temporal fijo y suprasubjetivo. Por su parte, para Edward Thompson (1979, p. 241) la consolidación de la sociedad industrial involucró la reestructuración de los hábitos de trabajo y una representación interna del tiempo medido y cuantificado. A partir de estos señalamientos, surgen algunas claves para comprender los sentidos temporales introducidos con el crecimiento industrial en Córdoba, pero ello no debe llevarnos a perder de vista otras experiencias. Tal como propone De Certeau (2010, p. 107), resulta necesario indagar en los usos prácticos de la ciudad y en particular en las prácticas “resistentes y astutas” con las que los sujetos manipulan y reinventan las representaciones hegemónicas de lo urbano.

A partir de estas cuestiones, este trabajo indaga en los ritmos y tiempos urbanos que atravesaron la vida cotidiana de la ciudad de Córdoba en un momento bisagra de su desarrollo urbano e industrial: la década de 1950. Para ello se pregunta por algunos tiempos marcados desde el poder estatal y privado, y por los ritmos vivenciados en el andar cotidiano de los/as habitantes de esta ciudad. En este sentido, el trabajo apunta a descubrir los vínculos y diferencias entre las representaciones del transitar urbano que surgían en las prescripciones de las normas de tránsito y en las descripciones de los periódicos locales; así como también en las prácticas cotidianas de los/as residentes y visitantes que circulaban por las calles de la ciudad.

Esto se enmarca en una mirada social de la temporalidad que reconoce que el uso del

tiempo deviene de exigencias y capacidades particulares, y es moldeada por modismos locales de representación (Herzfeld, 2012, p. 29). Tal como indicó Roberto Da Matta (1997), cada sociedad posee una gramática de espacios y temporalidades para poder existir como un todo articulado y ello depende fundamentalmente de actividades que se ordenan por oposiciones diferenciadas y dinámicas.

La estrategia metodológica seguida en este trabajo combina diferentes materiales. Por un lado, se examinaron meses intercalados desde 1952 a 1959 de las ediciones de los diarios matutinos de mayor tirada en la provincia: *La Voz del Interior* (periódico de ideología liberal y ligado al partido de la Unión Cívica Radical) y *Los Principios* (diario de tendencia conservadora, católica y cercano a grupos tradicionales y empresariales de Córdoba); prestando atención al contenido de las noticias y editoriales, a su forma de presentación y ubicación en las páginas, títulos e imágenes utilizadas. Asimismo, se efectuó una búsqueda de ordenanzas y decretos municipales vinculados al tránsito y la vida urbana en esa década, existentes en el archivo histórico municipal. Por último, se incorporó información proveniente de exploraciones etnográficas previas, en las que intenté comprender las memorias sobre el pasado reciente en algunos barrios. A partir de ese material, retomo narrativamente algunos recorridos e historias que nos acercan a experiencias concretas. Y vale aquí una aclaración. Las narrativas que aquí se construyen, como sugiere White (1992), dan a los hechos una coherencia formal y semántica, y suponen una trama que resulta de nuestra interpretación. Al respecto Ricoeur (1987) señala que la diferencia entre relato de ficción y relato histórico, basada en la pretensión de verdad de este último, no impide establecer la identidad de ambos que es su condición narrativa, que se apoya en el carácter temporal de la experiencia humana. Por ello, en la articulación que se da a nivel epistemológico entre historia y ficción, recurrimos a “efectos noveladores” (White 1992, p. 50) que centran su atención en los

agentes humanos y vivencias, y no en procesos impersonales.

Los recorridos que narraremos aquí nos acercan al centro y a los barrios Güemes, Rogelio Martínez y Santa Isabel. **Barrio Güemes** se encuentra hacia el sur pegado al casco céntrico, teniendo su origen a fines del siglo XIX como lugar de intercambio y parada de carretas. Su geografía de barrancas, atravesado por el arroyo la Cañada y con escasas intervenciones de orden público hasta avanzado el siglo XX, le dieron el carácter de “borde” y arrabal. Habitado en sus inicios por afrodescendientes, inmigrantes extranjeros y familias de zonas pobres del interior provincial (Boixadós, Maizón y Eguía, 2017), y en general por sectores trabajadores; en los últimos años se ha visto afectado por capitales inmobiliarios y turísticos que generan un movimiento expulsivo de su población tradicional. En este barrio inicié en 2019 junto a colegas una investigación sobre las transformaciones en el habitar a lo largo de su trayectoria. **Barrio Rogelio Martínez** se loteó en 1924 sobre tierras pertenecientes a miembros de la elite cordobesa. Contó originalmente con 8 manzanas rodeadas por el predio de la antigua escuela de Agricultura, el antiguo predio de la Sociedad Rural, el Parque Sarmiento y el Regimiento Cuarto de Artillería. Muchos de sus primeros residentes eran de origen inglés, suizo, alemán, y trabajaban en las compañías de tranvía, electricidad; tuvieron comercios, fueron bancarios, militares y médicos. El loteo se amplió a mediados del siglo XX hacia los terrenos de la ex sociedad Rural y de parte del Hospital Español, no obstante continuó siendo considerado un pequeño y próspero barrio de profesionales y comerciantes. Aquí durante el 2008 exploré junto a algunos vecinos las memorias vinculadas a un ex batallón militar ubicado frente al mismo. **Barrio Santa Isabel** se ubica en el sudoeste de la ciudad, a 10 kilómetros aproximadamente del centro. Sus tierras pertenecieron a una familia tradicional de Córdoba que en 1951 obtuvo autorización para lotear ese barrio en tres secciones. La primera sección, a la derecha de la ruta hacia Alta Gracia, con lotes amplios que

promovían un “estilo chalet” y fue habitado por profesionales, empleados de banco, docentes y mandos medios de la fábrica; la segunda sección ubicada a la izquierda de la ruta, con lotes medianos que en buena medida fueron adquiridos por empleados de la fábrica a partir de 1955; y la tercera sección, pegada a la primera, con los terrenos más pequeños del conjunto, habitada en sus primeros tiempos por trabajadores de la fábrica y del rubro de la construcción. En este barrio realicé entre 2009 y 2010 mi investigación de doctorado sobre memorias barriales en torno al crecimiento industrial y la última dictadura.

Estos lugares serán parte de los recorridos imaginarios que acompañaremos en este texto durante la mañana, el mediodía y la siesta de un día en la Córdoba de fines de 1950. En barrio Güemes nos dejaremos guiar por Jorge, Juan, Josefina; en barrio Rogelio Martínez conoceremos a Pablo, Pedro y Patricia; y en Santa Isabel seguiremos a Melina, Marcela y Mario. Comencemos entonces a movernos porque ya están por salir...

Temprano de mañana...

Fines de los años 50, el sol asoma en las calles del microcentro. Los comercios de las cuadras próximas a la plaza San Martín comienzan a abrir sus puertas. A pocas cuadras de ahí los proveedores y compradores recorren el mercado Norte; y en los bancos y oficinas públicas la gente espera para ser atendida.

En su rancho en barrio Güemes, **Jorge** preparó su carro tirado a caballo y salió apenas empezaba a clarear para repartir leche y huevos a sus clientes del centro, ya que luego el tráfico tornaría difícil circular. **Juan** con su canasta llena de pan casero tomó el tranvía que pasa a las 8.30 por la calle Belgrano de Güemes y prefirió viajar en la escalera para no pagar boleto. Se bajó y caminó por la calle Deán Funes, y se quedó en la plaza San Martín para vender el pan a la gente que pasaba. **Josefina**, que subió y se sentó en ese mismo tranvía, lleva en sus manos un paquete con trabajos de costura para entregar en una

tienda y luego irá a comprar algunas cosas en el mercado norte, donde hay mejores precios.

Desde barrio Rogelio Martínez **Pablo** salió en su auto puntual a las 7.30 para dejar a sus hijos en una escuela céntrica y buscó luego lugar para estacionar cerca de su negocio. Sus empleados lo esperaban afuera. **Pedro** también partió temprano del mismo barrio en su auto rumbo al banco donde trabaja. Su esposa **Patricia** lo acompañó para dejar a sus hijos en la escuela y luego caminó hasta una de las grandes tiendas del centro para realizar el pedido mensual de mercadería.

En barrio Santa Isabel **Melina** subió al colectivo que va al centro y al que esperaba desde hacía una hora, y se sentó junto a la ventana para poder mirar el paisaje. Su esposo consiguió trabajo en IKA y decidieron mudarse a Santa Isabel ya que los terrenos eran bastante accesibles. Pero por ahora sólo hay unas pocas casas, tienen problemas de escasez de agua, la luz se corta a cada rato y las calles son casi intransitables. Por su parte, **Marcela** también decidió ir esa mañana al centro para averiguar el precio de las cosas que necesitaría para abrir una peluquería con su hermana en parte de la casa. Ella vive junto a la familia de su hermana, quienes compraron un amplio lote en Santa Isabel y construyeron al enterarse que allí se instalaría la fábrica IKA, convencidos de que esta empresa traería "progreso" al barrio. **Mario** también viaja en ese mismo colectivo. Hoy trabaja en el turno de la tarde en un taller metalúrgico de la zona sur y quiere ir a preguntar por una moto en una concesionaria. Tiene algunos ahorros y el resto lo terminará de pagar en cuotas; pero cuando tenga la moto, se dice a sí mismo, podrá ir y venir sin demoras.

Andares por el centro: Entre tránsitos

Ya en el centro, los/as vecinos/as que acabamos de conocer recorren las calles, miran, escuchan, huelen, participan de un movimiento que creció por esos años: el de los transeúntes y vehículos motorizados. La vida comercial y administrativa de la Córdoba de mediados

del siglo XX se concentra principalmente en su zona céntrica, donde llegan a resolver trámites, proveerse y distraerse. Los comercios abren a la mañana, cierran por la siesta y atienden nuevamente por la tarde; mientras que las oficinas públicas y bancos lo hacen solamente en horario matutino. Así, dentro de estos horarios establecidos desde el Estado, transcurren muchas de las actividades de los peatones en este espacio de la ciudad. A este respecto el diario señala:

Advertimos el acierto de mantener las oficinas públicas, los tribunales y los bancos en el turno matutino (...) Está plenamente comprobado que los empleados se desenvuelven mucho mejor por la mañana, están más descansados y con la mente más despejada (...) También se han establecido los nuevos horarios para el comercio y la industria. Siempre hemos sido contrarios a esta medida inadmisibles en cualquier parte, pero más aún en una ciudad turística (...) Más grave aún es el error de limitar el día para las industrias. (Los nuevos horarios, 1952, p. 2)

El medio periodístico cuestiona aquí los límites horarios para el comercio y la industria, mientras aprueba la aplicación de dichos límites en el sector público; inclinándose por dar libertad a las actividades del primer sector y controlar las del último.

En el centro de la ciudad el incremento de comercios y de lugares de recreación implicó una mayor circulación de personas, autos, colectivos, motos, que junto a las jardineras y carros tirados por caballos, desbordaron las antiguas vías de comunicación.

Se ha llegado así a la actualidad, en que la congestión del tránsito es impresionante: las calles hechas por un puñado de hombres, para sus propias necesidades primitivas no pueden servir a los quinientos mil habitantes de la ciudad moderna. No olvidemos lo que se ha hecho: se han ensanchado algunas calles y se han trazado calles que para cuando se terminen serán un desahogo (...) Pero ni éstas ni aquellas resuelven la cuestión del embotellamiento que se

produce en el centro. (El estacionamiento, 1952, p. 2)

La aprobación de la nueva Ordenanza de Tránsito N° 3992 en 1950, buscó brindar pautas de organización y también reconocer algunas situaciones de hecho que se venían dando como parte del crecimiento de la ciudad. Así, en su art. 123 señalaba:

Decláranse calles de tránsito ligero, entre las 9 y 12.30 y 16.30 y 20.30 horas, las comprendidas dentro del siguiente radio: Entre Ríos-Caseros; Belgrano-Tucumán; Santa Rosa-Lima y Alvear-Ituzaingó. Dentro de ese radio y horario no podrá transitar ningún carro, jardinería u otro vehículo equipado con llantas metálicas, ni tampoco camiones que excedan de una capacidad de 1.500 kilos.⁵ (Ordenanza N° 3992, 1950)

Asimismo, en su artículo 128 dicha ordenanza dispuso horarios preferenciales para el tránsito de peatones en algunas calles céntricas; y prohibió el trabajo de vendedores ambulantes “dos cuadras alrededor de las esquinas formadas por las calles San Martín y 9 de julio” (art. 139) y de cualquier “propagandista o charlatán⁶ dentro del radio comprendido por las calles Humberto Primo, Sarmiento, Alvear, Ituzaingó, Entre Ríos, Caseros, avda. Vélez Sársfield, General Paz” (art. 141), a fin de facilitar la circulación en estas calles y evitar detenciones “innecesarias”. (Ordenanza N° 3992, 1950)

El diario con frecuencia refiere las dificultades para el tránsito de peatones que generan los vendedores ambulantes o los kioscos móviles (El centro de la ciudad convertido en feria, 1952, p. 6), así como también, los objetos en desuso que permanecen en el espacio público céntrico. “Al presente tenemos innumerables postes y columnas de madera o de caño metálico emplazados sencillamente en cualquier parte de las veredas” (Instalaciones defectuosas, 1953, p. 4).

El municipio buscó resguardar el tránsito peatonal en medio del avance del andar motorizado y en relación a éste último,

favorecer la circulación céntrica de los vehículos ligeros y correr hacia afuera los más lentos. En este sentido, por el año 1952 comienzan a retirarse las vías del tranvía del microcentro y se establecen zonas de detención en sus límites “con el propósito de descongestionar de vehículos este sector que será de tránsito ligero” (Levantando las vías tranviarias..., 1952, p. 4)⁷. La aceleración en las calles y los accidentes viales fue un tema frecuente en las noticias periodísticas, abarcando una amplia gama de incidentes: choques entre vehículos, incidentes en los pasos a nivel del ferrocarril, peatones atropellados, etc. Ir más rápido tenía su costo, según lo indicaba el diario casi con resignación: “Es un precio que pagamos al progreso. Cuando no había vértigos de velocidad, eran raros los accidentes de tránsito. Todo fue aparecer el automóvil, la motocicleta y el avión para que el accidente alcanzara el carácter de un hecho ordinario”. (Los accidentes, 1957, p. 2). En este sentido, se advierte la presencia de una paradoja intrínseca a esta modernidad, con situaciones y peligros que no se desean y se desapruueban, pero que sin embargo tampoco pueden ser revertidos o solucionados.

En este contexto, los motociclistas se vuelven foco de atención por su presencia masiva en las calles. Las motos son un vehículo económico en el que miles de trabajadores van y vienen entre los barrios y sus puestos de trabajo en las fábricas y talleres que se multiplican en distintos puntos de la ciudad.

Los motociclistas tienen dentro de todo una virtud: la de acaparar buena parte de las columnas de la prensa. En efecto: por una parte el ruido infernal que producen sus artefactos, sembrando la zozobra entre los tranquilos transeúntes y el insomnio entre los que quieren y no pueden por culpa de los escapes libres, dormir; por otra la cantidad de accidentes, cada vez mayor, debido, en casi todas las oportunidades al exceso de velocidad o a la falta de capacidad conductiva. (Nueva utilidad, 1959, p. 2).

En la década del 50 las motocicletas se convirtieron en el principal medio de transporte de los obreros, quienes podían cumplir con los horarios de llegada y salida en la fábrica sin depender de los colectivos y sus frecuentes demoras. El sonido de los motores acompañó el transitar desde los complejos fabriles en los contornos de la ciudad hacia los distintos barrios en los que vivían los trabajadores. Ruidos de caravanas de motos que no sólo los vecinos escuchaban al pasar, sino que también servían de punto de referencia para organizar sus tiempos, actividades y salidas.

A media mañana...

Jorge de barrio Güemes terminó de hacer el reparto a sus clientes del centro y conduce ahora su carro hacia otros barrios de los contornos. **Juan** lleva vendida casi toda su canasta de pan, así que se sienta un rato a descansar en un banco de la plaza. **Josefina** ya entregó su trabajo en la tienda y ahora enfila para la zona del mercado norte, mirando en el camino las vidrieras y pensando qué tiene que comprar...

Pablo de Rogelio Martínez, acabó de revisar los libros contables de su negocio y le avisa al encargado que irá hasta la confitería La Oriental para encontrarse con un cliente.

Pedro atiende en el banco y su esposa **Patricia** se encuentra en una surtida tienda de la calle 9 de julio. Necesita comprar ropa para la familia y algunas mercaderías. La tienda es muy variada y al día siguiente el camión de reparto se las llevará a su domicilio. Luego Patricia piensa pasar por una iglesia céntrica y retornar en tranvía a su casa.

Mario de Santa Isabel averiguó en dos concesionarias y ya se decidió a comprar la moto. Luego de mostrar su recibo de sueldo y hacer una entrega de dinero, arregló para pagar el resto con un plan de cuotas. Cerca del Mercado Norte, **Marcela** sale de un negocio mayorista para peluqueros donde fue a averiguar precios. Como no necesita volver de inmediato, se queda en el centro y recorre los puestos de los vendedores ambulantes

que cada vez son más variados. **Melina** sin saberlo se cruza con Patricia en la misma tienda de la calle 9 de julio. Quiere comprar una cocina nueva ya su esposo abrió allí una cuenta presentando su carnet de empleado de IKA. Al salir, busca la calle del correo para ir a despachar una carta para sus padres que viven en el interior de Santa Fe. Extraña su pueblo y familia, pero también sabe que es mucho lo que "ha progresado" en estos años que vive en Córdoba.

Tanto reloj para no saber qué hora es...

Desde que llegó en 1953 desde su Santa Fe natal, **Melina** lleva una carta al correo central casi todas las semanas. Fue en aquel año cuando leyó un comentario sobre el correo, que se dio cuenta de los muchos relojes que había en ese lugar. El comentario estaba firmado por "**un turista**" y fue publicado en el diario La Voz del Interior el 10 de enero de 1953 con el título: Relojes Cordobeses.

Por primera vez en mi vida, después de ansiarlo mucho tiempo, había llegado a la populosa Córdoba, de cuyas tradiciones había escuchado relatos familiares que, desde la niñez fueron creando en mi imaginación, una imagen grandiosa y simpática de la ciudad vetusta (...). Ayer por la mañana poco antes de las 10 decidí despachar cartas y saludos. (...) El correo central se encontraba atestado y pronto me convencí que debía emplear mayor tiempo que el previsto para despachar mi copiosa correspondencia. Como es lógico en determinado momento necesité saber en qué hora vivía, pues debía tomar el ómnibus para trasladarme a Alta Gracia (...) Busqué de consiguiente en el correo un reloj oficinesco que me diera exacta medida de mi tiempo. Y aquí viene lo bueno, por no decir lo inaudito. En el reloj de la oficina de franqueo eran las 13; me corrí a la oficina de telégrafos y en su reloj eran las 9 y cuatro minutos; miré entonces el reloj que se halla colgado en el hall, en él eran las 16 y nueve minutos; ya desesperado di

vueltas y me topé con el reloj de la oficina de giros, en éste eran las 7 menos doce minutos. (Relojes Cordobeses, 1953, p. 4)

El visitante relata aquí una situación que lo desconcierta ya que a pesar de existir distintos relojes en las oficinas del correo, todos tenían una hora diferente y nadie parecía estar interesado en ajustarlos. La narración continúa:

Me sentí mareado en medio de tantos relojes paralíticos y locos; por un momento experimenté la rara sensación de confusa mezcla temporal y salí a la calle, recordando haber visto la noche anterior, en una torre vecina un elegante reloj público. Allí a mi llegada, me encontré con que me saludaban las campanadas de las once y media. Respiré. Un transeúnte que de seguro había advertido mi atención dirigida al reloj de la torre me dijo: No le lleve el apunte, señor, hace días que anda adelantado diez minutos, son apenas las 11 y veinte. (Relojes Cordobeses, 1953, p. 4)

Como vemos, la confusión temporal que experimenta este visitante de la ciudad en la oficina de correos lo lleva a buscar un reloj público (el de la legislatura provincial, ubicada en la esquina del antiguo correo), pero allí también habrá una referencia horaria inexacta, como le indica un transeúnte. Con cierta indignación, nuestro narrador plantea hacia el final, que el descuido de los relojes sería un signo de atraso para esta ciudad, que ya debería dejar de tolerarse:

Francamente, tanto reloj para no saber qué hora es, importa una injuria al tiempo y una muestra muy provinciana de que hay que "dejarse estar" y aunque Córdoba pueda tener su pachorra provinciana, no debe soportarla ya, cuando se ha convertido en ciudad grande y vibrante. (Relojes Cordobeses, 1953, p. 4)

En este sentido, el autor de este relato quien visita Córdoba a comienzos de los 50, describe lo que para él es un modo laxo y despreocupado de vivenciar los horarios. Si desde su punto de vista la atención puesta en la medida del

tiempo es signo del avance, en la Córdoba que él describe encuentra ritmos perezosos y relojes descuidados. De este modo, se tratarían de ritmos muy distintos a los caracterizados por Simmel (2001) para las urbes modernas, y a los referidos por Elías (1989), para quien cuanto más largas y diferenciadas son las cadenas de las interdependencias funcionales que vinculan a los hombres entre sí, tanto más estricto es el mando de los relojes.

La escena del correo nos permite reflexionar sobre las diferentes temporalidades de un proceso que no fue homogéneo, y que si bien se mostró visible y tangible en la instalación de fábricas y edificaciones céntricas, tuvo una penetración diferenciada y ralentizada en la vida cotidiana de los/as cordobeses/as. En el relato de nuestro turista (al parecer acostumbrado a una vida citadina) si bien los "relojes cordobeses" se muestran presentes, su ritmo medido no constriñe a quienes pasan por allí. Los peatones transitan su tiempo entre actividades, recorridos y cosas por hacer, y no entre minutos y segundos del reloj. Por ello quizás, para oficinistas y despachantes la impuntualidad de las agujas no representaba algo relevante, y si lo era el poder enviar sus cartas, no olvidar las cosas que tenían que comprar, y pensar cómo se las arreglarían para volver a sus casas antes de que cerraran los comercios al comenzar la siesta.

Regresar al barrio...

Medio día. El descanso de la siesta formó parte de la organización horaria comercial cordobesa en esa época, por lo que pronto los negocios cerrarán por algunas horas. Muchos de los peatones deben retornar a sus barrios.

Jorge ya está volviendo a barrio Güemes en su carro. **Juan** prefiere regresar caminando para terminar de vender en el camino los panes que le quedan. En uno de los puentes de la Cañada encuentra a una barra de jóvenes conocidos y se queda un rato a conversar y descansar. **Josefina** esperó en la calle General Paz el tranvía y cuando al fin apareció corrió a tomarlo cargada con sus bolsas. Luego bajó

apurada cerca de la escuela de sus hijos y juntos regresaron a su casa.

Para llegar a barrio Rogelio Martínez, **Patricia** también tomó el tranvía que termina su recorrido en la entrada del parque Sarmiento y desde allí caminó varias cuadras hasta su casa. Iba tranquila porque su empleada prepararía la comida y su esposo e hijos regresarían después del mediodía. Por su parte, **Pedro** luego de cerrar su negocio buscó su auto para manejar hasta su casa. En las primeras cuadras atravesó una congestión importante de tráfico, pero cuando llegó a barrio Nueva Córdoba el paso se hizo más ágil por la ancha calle central que pasa junto a amplias casas y algunos palacetes. Luego de la plaza España la arboleda cubrió el paisaje y un aire fresco entró por su ventanilla.

Melina decidió regresar a Santa Isabel en un auto de alquiler porque está cargada de paquetes y sabe que tomarse un colectivo supone una larga espera, debido a que casi nunca cumplen su horario. **Marcela**, que no tiene hijos y no debe regresar rápido, elige tomar el colectivo, pero lo hará luego de la hora pico, para conseguir algún asiento. **Mario** por su parte va a almorzar algo camino al taller donde trabaja y maneja feliz su nueva moto, alejándose del centro.

Pasajeros y horarios

Quienes vivían en los nuevos loteos y barrios surgidos en los contornos de la ciudad por esos años conocían la dificultad de viajar en transporte público. Problema en el que se entremezclaba la escasez o el deterioro de colectivos y tranvías, los recorridos extensos en calles en mal estado y un público usuario cada día más masivo⁸. La Comisión de Administración del Transporte Automotor (CATA) de la municipalidad fue la encargada de administrar el servicio de transporte público de la ciudad, y de proveer fondos para la compra de repuestos, unidades y estaciones de mantenimiento mecánico. En palabras del intendente Manuel Federico (partido justicialista) era tarea del Estado,

dotar de todos los medios modernos posibles y sin medir esfuerzos al mantenimiento de estos vehículos tan costosos, que son del pueblo: del pueblo que trabaja y que por ello necesita medios de transporte, que estén a la altura de la importancia de esta ciudad y que le dé la comodidad indispensable que él merece por ser "lo mejor que tenemos". (Federico, 1954, p. 3830)

Así, "el pueblo que trabaja" fue para la gestión justicialista de inicios de los 50 el principal destinatario del transporte y el merecedor de los esfuerzos. Por su parte, los diarios *La Voz* y *Los Principios* desde un lugar opositor al peronismo, mostraron con frecuencia la debilidad de las medidas estatales implementadas y las dificultades cotidianas de los pasajeros que se asemejaban a:

Verdaderos racimos humanos, en el que rivalizan por igual, para asirse aún a sus salientes, no solamente los hombres y los niños, sino también las mujeres, que se encaraman ya al tranvía o al ómnibus con una agilidad atlética que ya quisieran muchos jóvenes que blasonan de consumados deportistas. (El transporte urbano, 1952, p. 2).

Señalando además que:

Los motoristas siempre están impacientes. Y no se conforman con estarlo, sino que procuran contagiar su impaciencia a los pasajeros. Una de las formas de hacerlo es agitar la manivela del motor, para que los pasajeros se apresuren a descender. No reparan que se trate de niños, mujeres o ancianos. (Buena voluntad, 1952, p. 2).

Luego del golpe de estado militar que derrocó a Juan Domingo Perón en septiembre de 1955, los diarios reflejaron en sus páginas cuentas en rojo y las pérdidas generadas por la empresa estatal CATA. A partir de consultas realizadas a "especialistas" (abogados, contadores, políticos), las notas de los diarios surgieron la necesidad de acomodar sus finanzas, reducir el gasto y de ser necesario,

pasar la administración del transporte a manos privadas.

Hace pocos días comentábamos el informe sobre la difícil situación de la CATA (...) Las experiencias "nacionalistas" de estos últimos años hicieron creer a la masa que la expropiación de empresas y formación de otras por el Estado era un acto de conveniencia y de patriotismo, sin reparar en que era mucho lo que se prometía y no había pruebas de que fuera posible cumplirlo. (...) la importancia que ha adquirido el ómnibus en la vida ciudadana es inmensa. El ómnibus es un factor de progreso que no se puede abandonar. Las autoridades tienen un contrato virtual con el público. Los nuevos barrios que han surgido por todos los rumbos de la ciudad y que están habitados en su mayoría por gente de trabajo no se hubiesen poblado sin la seguridad de contar con un transporte adecuado, para acudir a sus ocupaciones (...) Si la municipalidad no puede atender el servicio habrá que buscar quien lo haga. (El transporte, 1957, p. 2).

La visión de que una administración privada gestionaría de manera eficiente el servicio, atraviesa el discurso de este medio de comunicación, el cual señala también la existencia de un "contrato virtual" entre las autoridades públicas y los vecinos de los nuevos barrios que empleaban el transporte para llegar a sus actividades laborales y de consumo. Por ese entonces la extensión de la trama urbana suscitó la ocupación de zonas distantes al área central, donde las empresas loteadoras o urbanizadoras privadas esquivaron en muchas oportunidades su obligación de brindar infraestructura urbana básica. Ante la creciente demanda de sus habitantes, el Estado debió asumir de lleno y con sus recursos, la respuesta a esta problemática urbana.⁹ Y junto a ello, se le exigió tener que brindar un transporte público puntual, eficiente y sin pérdidas.

Los/as habitantes de Córdoba experimentaban en su vida cotidiana las tensiones entre las necesidades de racionalizar y medir el tiempo que suponían los horarios laborales; las

demoras y esperas generadas por un sistema de transporte insuficiente; y las dificultades resultantes de una expansión urbana guiada por la búsqueda de ganancias rápidas entre loteadores y urbanizadores. En este contexto, el Estado intentará regular y solucionar algunas de esas situaciones ligadas a una modernidad que paradójicamente y por su misma constitución, no podían ser solucionadas.

Hacia el final de la década, comenzó a discutirse en la esfera municipal el uso de un "horario corrido" comercial para extender la permanencia de los empleados en un turno laboral y disminuir los viajes entre su hogar y el trabajo.

En la mañana de hoy por iniciativa del intendente municipal ha de efectuarse en la comuna una reunión de autoridades representantes del comercio y la industria como de entidades obreras, a fin de estudiar la posibilidad de poner en vigencia el horario continuo para toda actividad mercantil. Este propósito obedece, como se sabe, al hecho de la extraordinaria alza aplicada a las tarifas del transporte (...) el horario continuo ofrece al empleado y obrero un alivio del cincuenta por ciento de la inversión forzosa que tiene que hacer a diario por concepto de transporte (...) en una ciudad como la nuestra, de gran población y de acentuadas características de turismo, la libertad de comercio sin las restricciones impuestas en los horarios es de absoluta necesidad. (El horario de comercio, 1959, p. 6).

Tener un horario extendido y sin límites era un viejo anhelo del sector comercial y empresarial, que recién alcanzará recepción estatal a mediados de la década del 70. En este sentido, el Estado constituyó un importante regulador de los horarios y ocupaciones; mientras que empresarios y comerciantes se ubicaron como demandantes de límites más flexibles para el desarrollo de sus actividades.

Siesta suburbana...

Quisiera por último asomarme en este recorrido a un momento: la siesta, y a un espacio: el barrio. Y allí acompañar a los/as vecinos/as trabajando, descansando, jugando, o haciendo todo a la vez.

En barrio Güemes durante la siesta los comercios de la calle Belgrano cierran sus puertas y sólo permanecen abiertos los bares y boliches a la espera de los empleados de las fábricas que salen de sus trabajos. Los dueños de los comercios de almacén donde se vende "todo suelto", panaderías, forrajerías, tiendas de ropa, etc, descansan ya que deben abrir por la tarde. La tranquilidad de la siesta permite escuchar más fuerte el paso y las frenadas del tranvía que baja hacia el centro, así como los gritos de los niños que juegan en sus calles a las bolitas, tiran piedras al arroyo o se largan por las bajadas en carritos y bicicletas. De a ratos llega la melodía de un guitarrero que ensaya en su casa porque esta noche toca en un boliche de la zona. Cruzando la Cañada hacia el oeste, **Jorge** le da de comer a las gallinas, caballos y vacas afuera de su rancho. Mientras tanto, **Josefina** prepara su mate y se sienta en su máquina a coser la entrega de ropa del siguiente día. Y **Juan** que ya llegó a su casa, come algo y ayuda a su madre a cocinar tortillas para salir nuevamente a vender por la tarde. Mientras amasa, escucha por la ventana el "zumbido" de las motos de los empleados de IAME que terminaron su turno, y cuenta los días para que llegue el sábado e ir a probarse en la fábrica que está buscando personal.

En barrio Rogelio Martínez la abundante arboleda que rodea al barrio y el trinar de los pájaros dan la sensación a quienes allí habitan, de estar dentro de un parque, aunque no tan lejos del centro. **Pablo** salió del banco y regresó a la casa en su auto. Comió algo y se recostó, mientras **Patricia** lleva a sus hijos al club Córdoba Athletic a practicar deporte. **Pedro** almorzó temprano y duerme un rato de siesta, ya que luego debe regresar luego al centro para abrir el local. Lo acompañará su hijo mayor, que de a poco va aprendiendo el oficio de comerciante.

En barrio Santa Isabel **Melina** llega a su casa, guarda lo que compró y se pone a cocinar. Su esposo saldrá a las 16.15 de la fábrica y luego de tomar unos mates, juntos continuarán levantando algunas hileras de ladrillo para el cuarto que quieren sumar a la casa. Tienen los materiales apilados afuera y quieren terminar pronto, antes de agrandar la familia. Por su parte, **Mario** ya llegó al taller donde trabaja, se calza el mameluco y comienza a soldar piezas. **Marcela** bajó del colectivo y mira los varios caballos y vacas de un vecino que están en un sitio baldío. Respira con alivio porque pudo llegar justo antes que los empleados de IKA comenzaran a salir y llenaran las calles. Por encontrarse la primera sección del barrio entre la Fábrica y la ruta, pasan por allí los ómnibus, motos, bicicletas y automóviles colmados al iniciar y finalizar la jornada; lo que genera que los vecinos deban esperar para cruzar la calle o subir a un colectivo. Cuando los obreros se van y se llevan el ruido con ellos, la calma vuelve al barrio. En los baldíos se ven a niños jugando, y afuera de las casas hay algunos vecinos arreglando sus patios, dándole de comer a sus animales o simplemente conversando. Varios de ellos han conformado una comisión vecinal para exigir a la empresa urbanizadora que les vendió los terrenos el arreglo de las calles, la provisión de agua e iluminación y el corte periódico de los tuyos. No obstante, la empresa hace tiempo se desligó de sus obligaciones, y las notas de pedidos se extienden ahora al municipio y a la Fábrica IKA, esperanzados en encontrar su colaboración.

Tiempo de concluir

Y la ciudad creció. La aldea se transformó en urbe rumorosa y sus rascacielos alcanzaron la "cabecera de puente" sobre la avanzada del futuro. Córdoba dejó definitivamente, su quietud nostálgica de un romántico pasado y en recio impulsor entró a disputar, en dimensión de metrópoli, laberintos humanos y encrucijadas de tránsito a la gran capital del sud. (Córdoba: Un salto al futuro, 1959, p. 1).



Tapa del suplemento del diario *Los Principios*. Nótese las fotografías que muestran una ciudad "modernizada". Córdoba: Un salto al futuro, 1959, p. 1.

El fragmento que encontramos en un suplemento dominical de finales de los 50 junto a fotografías sobre edificios elevados, calles con transeúntes, autos, colectivos, edificios y hasta un avión; sugieren los cambios que atravesó supuestamente la capital cordobesa al dejar atrás su quietud para asumir los ritmos agitados de una urbe. Abandonar su pasado de aldea y avanzar hacia un futuro de metrópoli comparable a "la gran capital del sur" (Buenos Aires), fue en los discursos de esa época una meta a alcanzar. Sin embargo como vimos

aquí, las maneras de vivenciar esa nueva masividad y un paisaje urbano que extendía sus bordes y modernizaba su centro; implicó la combinación de diversas actividades, ritmos y experiencias.

Así, conocer la Córdoba de mediados del siglo XX, supuso caminar, conducir y esperar; comprar, trabajar y descansar junto a algunos de sus vecinos/as. Recorrimos el centro y algunos barrios en una ciudad en la que llegaban nuevas industrias pero también permanecían actividades de largo aliento.

Nos levantamos temprano, anduvimos por ahí a veces apurados y otras no tanto, y luego regresamos a las casas al comenzar la siesta. En este sentido, en lugar de suponer que el nuevo paisaje y dinámica de la ciudad modificaba las prácticas y sentidos de sus residentes, nos propusimos entender cómo sus maneras de caminar, conducir y viajar también moldeaban los ritmos de esa ciudad. En este sentido, entendimos junto a De Certeau (2010, p. 129) que todo espacio es efecto de operaciones que lo orientan, lo circunstancian, lo temporalizan; y que como sugiere Evans Pritchard (1977), las relaciones entre actividades -distribuidas, combinadas, desarrolladas en distintos espacios-, configuran la sensación de mudanza temporal.

Tal como nos mostraron aquellos vecinos/as que actuaron de guías en este camino, las maneras de transitar, estar, regresar por espacios céntricos y barriales, se vincularon a sus lugares de pertenencia social y modos locales de significación (Herzfeld, 2012). Así, para entender los modos de transitar por el centro, debimos conocer los modos en que eran habitados los barrios. Desde uno de los espacios barriales visitados (Güemes), ese ir y venir supuso el desarrollo de trabajos informales y changas en tiempos definidos muchas veces por las tareas realizadas y productos entregados; pero también por los momentos de distracción, juego y descanso. Desde otro de los barrios (Rogelio Martínez), parte de los recorridos formaron parte de ocupaciones formales con horarios a cumplir y de consumos y distracciones no muy distantes de los espacios privados. Finalmente, el residir próximo a una fábrica (Santa Isabel) nos mostró ritmos marcados por la dinámica fabril y experiencias atravesadas por distintas esperas: de colectivos, de infraestructura urbana, de servicios básicos; casi siempre desfasadas respecto a la rápida movilidad económica alcanzada por los trabajadores mecánicos.

El Estado ejerció un papel fundamental en la organización de los tiempos de la ciudad. Además de sus intervenciones en el espacio público urbano, el mismo tuvo una política activa en modelar horarios y duraciones. De

este modo, definió, como lo venía haciendo los límites horarios de la administración pública, el comercio y la industria; indicó horarios para la circulación de peatones en el microcentro, de proveedores y repartidores en las calles; dispuso horarios y lugares de circulación para el transporte público; ubicó y mantuvo relojes públicos (aún cuando sus agujas no tuvieran siempre medidas exactas); y acompañó con su "horario cortado" una práctica respetada entre los habitantes de esta provincia: la siesta. Sin embargo, algunos de esos límites horarios fueron cuestionados, principalmente por los sectores mercantiles e industriales que crecían y que si bien vieron con buenos ojos los cotos horarios aplicados a la administración pública, pugnaron por lograr mayor flexibilidad horaria para sus actividades. Así, la demanda de aprobación de un "horario extendido" comercial (no cortado por la siesta) comenzó a activarse en ese momento, y se concretó a mediados de los 70.

De este modo, el tiempo de transición que implicó la década del 50 para Córdoba tuvo impactos diferenciados en la vida de los habitantes y supuso distintas temporalidades. Si en términos estructurales la llegada de industrias, los nuevos barrios, y las obras renovadoras podían ser indicadores de un rápido proceso de modernización; al indagar en personas y vivencias concretas descubrimos otros ritmos más apegados a las continuidades que a los cambios. En este ir y venir por tiempos, espacios y actividades que se trastocan, y con sectores estatales y privados que disputan; los/as vecinos/as también tienen mucho para decir y cartas por jugar. Como vimos, la falta de atención a los relojes, la búsqueda de distracción en los vendedores ambulantes, el descanso de la siesta como un momento de pausa entre las actividades de la mañana y de la tarde, la sensación de "pachorra provinciana" que no dejaba de sorprender al turista; suponen algunos indicios de esas intensidades y vivencias "astutas" con las que quizás se intentó resistir a los tiempos medidos y apurados que buscaban instalarse.

Notas

¹ Juan Domingo Perón impulsó dos planes económicos quinquenales entre 1946-1952 y 1952-1957, aunque éste último se vio truncado debido al golpe de estado de 1955. El segundo plan quinquenal buscó fomentar las inversiones de capitales extranjeros en la industria y promover los sectores energéticos y la industria pesada a fin de consolidar el crecimiento económico y social en el país. Al respecto, David Rock (1989, p. 388) señala que dicho plan no alcanzó a dar solución a la crisis del sector rural en esos años, y aquellas ciudades en las que se ubicaron las industrias crecieron rápidamente debido a la abundante población rural que emigró a las mismas en búsqueda de trabajo.

² En los años 50 se levanta el conjunto de Correos y Auditorio de Radio Nacional. Se construye el nuevo Palacio Municipal y la remodelación del paseo Sobremonte (en los 70, se incorporará la Plaza de la Intendencia, abriendo este conjunto a La Cañada). Otros edificios de oficinas y viviendas aparecerán en diferentes puntos: el Carmela y el Amuchástegui; el edificio Progreso y el Ames, ambos con galerías en planta baja, sumándose a la tendencia, aún embrionaria, de penetrar las manzanas con pasajes comerciales (Díaz Terreno, 2011).

³ En noviembre de 1953 el intendente Martín Federico mandó a la cámara de diputados un proyecto de ordenanza en el que declaraba de interés público y sujeto a expropiación a los inmuebles comprendidos entre las calles Independencia, 27 de abril, Obispo Trejo y Cuzco (Malecki, 2015, pp. 85-86).

⁴ Waldo Ansaldi (2000) sugiere que Córdoba entre fines del siglo XIX y comienzos del XX había atravesado un importante proceso industrial con el auge de la actividad primaria (calzado, cal, alimentos), aunque con un carácter efímero.

⁵ Se busca así desalentar que los camiones se superpongan con el tráfico vehicular más concentrado, así como de vehículos tracción a sangre y los animales de carga: "Se prohíbe el tránsito de lecheros con vacas y burras dentro del sector comprendido por calles Artigas Urquiza, Humberto Primo Sarmiento, Salta Obispo Salguero, Corrientes y Duarte Quirós" (Ordenanza de Tránsito N 3992, 1950, art 142).

⁶ Personas que en cercanía a comercios publicitaban en voz alta sus productos e invitaban a entrar a los compradores.

⁷ El tranvía eléctrico desaparecerá finalmente en 1962, junto a la Comisión Administradora del

Transporte Automotor (CATA), durante el gobierno del interventor Rogelio Nores Martínez.

⁸ Con un promedio diario de 150 unidades en circulación la CATA transportó el año pasado (1954) 78.115.815 pasajeros, recorriendo 14.873.128 kilómetros entre servicios ordinarios y especiales. Conviene hacer notar que en 1952 sólo se transportaron 35.141.788 pasajeros. En los días y horas de mayor circulación durante el año 1954 se transportaron 14.500 pasajeros por hora: 13.000 en 1953 y 6.000 en 1952. (...) (La CATA inaugura.... 1955, p. 5).

⁹ Como señala Gabriela Cecchetto (2019), los dueños de las tierras aledañas a las industrias, favorecidos por la valorización del suelo, comenzaron un acelerado proceso de loteamiento. Estos loteos en su gran mayoría carecían de servicios básicos, pero de todas maneras resultaron atractivos por el bajo costo de sus terrenos.

Agradecimientos

Quiero agradecer especialmente a los/as dos evaluadores/as de este artículo, cuyos comentarios y sugerencias me posibilitaron profundizar en algunas cuestiones esbozadas en su formulación original, así como descubrir otras dimensiones del tema trabajado. Todos los errores y omisiones que puedan ser encontrados son de mi absoluta responsabilidad.

Referencias

- Agulla, J. C. (1966). Industrialización y Comunidad. En D. Miller, E. Chamorro Greco, J. C. Agulla (Comps.), *De la industria al poder* (pp. 9-30) Buenos Aires: Ediciones Libero.
- Ansaldi, W. (2000). *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*. Córdoba: Ferreyra Editor.
- Boixadós, M. C.; Maizón A. S. y Eguía M. A. (2017). *Paseo de las artes*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Brennan, J. (1996). *El Cordobazo. Las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Buena voluntad (17 de abril, 1952). *Los Principios*, p. 2.
- Cecchetto, G. (2019). Autos, obreros y loteos. La industria automotriz en la ciudad de Córdoba (1955 – 1970). En C. Jiménez Zunino y M. L. Capogrossi, *Las tramas de la industria metal-mecánica en Córdoba. Transformaciones económicas, sociales y educativas en los siglos XX y XXI*. Córdoba: Ed. de la Universidad Nacional de Córdoba (En prensa).
- Colomé, R. (1967). Construcciones y vivienda de la ciudad de Córdoba, 1947-1965. *Revista de Economía y Estadística*, 11(3-4), 67-98.
- Córdoba: un salto al futuro (15 de febrero de 1959). *Los Principios*, [Suplemento dominical], p. 1.
- El centro de la ciudad convertido en feria (29 de enero de 1952). *La Voz del Interior*, p. 6.
- El estacionamiento (2 de junio de 1952). *Los Principios*, p. 2.
- El horario de comercio (7 de enero de 1959). *La Voz del Interior*, p. 6.
- El transporte (4 de enero de 1957). *Los Principios*, p. 2.
- Da Matta, R. (1997). *A casa e a rua. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Rocco Ltda.
- De Certeau, M. (2010). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana.
- Díaz Terreno, F. (junio, 2011). El lugar de todos. Consideraciones sobre el área central de la ciudad de Córdoba. *Rev. Digital Café de las ciudades*, 10(104) https://cafedelasciudades.com.ar/planes_104.htm
- El transporte urbano (13 de abril de 1952). *Los Principios*, p. 2.
- Elías, N. (1989). *Sobre el tiempo*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- Evans Pritchard, E. (1977). *Los Nuer*. Barcelona: Ed. Anagrama.
- Federico, M. (1954, mayo 29/30). Lo mejor que tenemos es el pueblo. Discurso publicado en *Boletín Municipal*, N° 3322, p. 3830. Córdoba: Imprenta Municipal.
- Foglia, M. E. (1990). Los procesos de modernización en la estructura urbana de Córdoba y su significado actual. En M. E. Foglia y N. Goytia (Comps.), *Los procesos de modernización en Córdoba* (pp. 13-32). Córdoba: FAUD, UNC.
- Herzfeld, M. (2012). Ritmo, tempo y tiempo histórico: La experiencia de la temporalidad bajo el neoliberalismo. *Revista Antípoda* (14), 17- 40.
- Instalaciones defectuosas (2 de enero de 1953). *La Voz del Interior*, p. 4.
- La CATA inaugura mañana su moderno (30 de julio de 1955). *Diario Córdoba*, p. 5.
- Levantar las vías tranviarias del casco céntrico de la ciudad (4 de enero de 1952). *La Voz del Interior*, p. 4.
- Los accidentes (25 de enero de 1957). *Los Principios*, p. 2.
- Los nuevos horarios (16 de abril de 1952). *Los Principios*, p. 2.
- Malecki, J. S. (2015). De la Córdoba de las campanas a la Córdoba de las avenidas. Transformaciones urbanas y nuevos imaginarios urbanos en Córdoba, 1947-1975. *Revista Caiana* (6), 81-100.
- Nueva utilidad (5 de febrero de 1959), *Los Principios*, p. 2.
- Ordenanza de Tránsito N° 3992 de 1950. *Suplemento del Boletín Municipal de la ciudad de Córdoba* (1950), N° 2686 (pp. 1-22). Córdoba: Imprenta Municipal.
- Relojes Cordobeses (10 de enero de 1953). *La Voz del Interior*, p. 4.
- Ricoeur, P. (1987). *Tiempo y Narración*. Madrid: Editorial Cristiandad.

- Rock, D. (1989). *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín*. Buenos Aires: Alianza Editorial.
- Sánchez, C. y Schulthess, W. (1969). *Población e inmigración en la ciudad de Córdoba, 1947-1966*. Córdoba: Facultad de Ciencias Económicas, UNC.
- Thompson, E. (1979). Tiempo, disciplina de trabajo y capitalismo industrial. En E.P. Thompson, *Tradición, revuelta y conciencia de clase* (pp. 239-293). Barcelona: Editorial Crítica.
- White, H. (1992). *El contenido de la forma. Narrativa, discurso y representación histórica*. Barcelona: Editorial Paidós.

Graciela María Tedesco

Doctora en Ciencias Sociales UNGS IDES (Bs As). Magíster en Antropología FFyH UNC. Licenciada en Comunicación Social UNC. Investigadora Asistente Conicet. Docente en la carrera de Antropología (Facultad de Filosofía y Humanidades) y en la Facultad de Comunicación Social de la UNC. Instituto de Antropología Córdoba (IDACOR) Universidad Nacional de Córdoba, CONICET. Hipólito Yrigoyen 174. Barrio Nueva Córdoba. Provincia de Córdoba (CP 5000). Córdoba, Argentina.

gracielatedesco@ffyh.unc.edu.ar

Traducción de

Arquitectura –de la materialidad a la crítica, en dos libros de actualidad

Sobre las reflexiones de Antoine Picon e Hélène Jannièrè

Heliana Angotti Salgueiro

Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, Brasil

Traducción de Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Candelária, Natal/RN, Brasil

En tiempo de clausura, donde se puede sentir al menos la satisfacción de vivir entre libros y de ejercer un “*métier de inteligencia*”,¹ me vuelvo hacia obras publicadas recientemente enviadas por colegas amigos, que se acumulan sobre la mesa de trabajo, y selecciono dos en que los autores procuran pensar la arquitectura, aunque por caminos de reflexión diversos. Me refiero a los libros de: Antoine Picon, *La matérialité de l’architecture*, publicado en 2018, que brevemente saldrá en versión ampliada en inglés por la University of Minnesota Press, y al de Hélène Jannièrè, *Critique et architecture: Un état des lieux contemporain*, publicado en finales de 2019. Una lectura más atenta evidencia que la erudición de la narrativa es común a ambos, lo que permite juntarlos en esa reseña, levantando algunos puntos de novedad y complejidad histórico-teórica del primero, y de la densidad historiográfica y crítica del segundo.

Antoine Picon, ingeniero y arquitecto por la École Polytechnique e École Nationale des Ponts et Chaussées es doctor en historia por École Hautes Études en Sciences Sociales. Profesor de historia de la arquitectura y de la técnica en Graduate School of Design de la Universidad de Harvard, además de director de investigaciones en École des Ponts et Chaussées, es presidente de la Fondation Le Corbusier en París desde 2013. Publicó numerosos artículos y libros sobre las relaciones entre el espacio construido, las ciencias y las técnicas, historias de la arquitectura y de la ingeniería, planeamiento y la cultura digital, entre los cuales se destacan: *Architectes et ingénieurs au siècle des lumières* (1988), 1988), *L’invention de l’ingénieur moderne – l’École des Ponts et Chaussées 1747-1851* (1992, originalmente su tesis de doctorado), *De l’espace au territoire* (1997), *La ville: territoire des cyborgs* (1998), *Les saint-simoniens: raison, imaginaire et utopie* (2002), *Culture numérique et architecture* (2010), *Ornement – the politics of architecture and subjectivity* (2013), *La ville des réseaux, un imaginaire politique* (2014)

Publicación original del texto en portugués: Angotti-Salgueiro, Heliana. Arquitetura – da materialidade à crítica, em dois livros da atualidade. Sobre as reflexões de Antoine Picon e Hélène Jannièrè. *Resenhas Online*, ano 19, n. 222.02, São Paulo, Vitruvius, jun. 2020 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/19.222/7783>>

y *Smart Cities: a Spatialised Intelligence* (2015, con edición francesa de 2013). Fue también curador de grandes exposiciones en Francia, organizando catálogos que hicieron época, como *L'art de l'ingénieur – constructeur, entrepreneur, inventeur*, de 1997 (publicado por Centre Georges Pompidou de Paris), una verdadera enciclopedia sobre el tema.



Antoine Picon (2018). *La matérialité de l'architecture*. Marseille: Parenthèses. La portada muestra detalle de la estructura del Estadio Olímpico de Beijing, de Herzog & de Meuron, 2008. Imagen de divulgación.

En su más reciente libro, *La matérialité de l'architecture*, Antoine Picon termina la reflexión iniciada en otros dos anteriores consagrados a la cultura digital y al ornamento: *Digital Culture in Architecture, an Introduction for the Design Professions*, publicado también en francés, e *Ornement – The Politics of Architecture and Subjectivity*, con edición original inglesa y versión francesa de 2016 (en preparación en portugués por Edusp) –sobre ese libro, ver mi reseña en *Vitruvius*, en enero de 2015.²

La noción de materialidad para Antoine Picon no designa los materiales en sí, ni la técnica de su aplicación, pero sí la relación que mantenemos con la propia idea de materia y con la concreción de las cosas, y lo que eso puede significar en el proceso de creación del proyecto. Si la interpretación de la materialidad evolucionó desde Vitruvius, su transformación permite lecturas distintas sobre su papel al largo de la historia de la arquitectura para que podamos comprender mejor los desafíos actuales ligados a la revolución digital. Al profundizar la definición de materialidad, el autor busca revisar bajo una nueva mirada no solo la historia de la arquitectura y sus ligaciones con la “experiencia del tiempo”, sino también la complejidad del mundo físico presente, y nuestra experiencia física y emocional con relación a él.

Este libro se inscribe en un contexto de renovación epistemológica de un llamado “cambio material”, que parte del interés por la historia de la construcción, gestos, prácticas, materiales, por lo tanto, de una relación más próxima con lo que pasa en el cantero de obras,³ pero llega más adelante. Y aunque, a contramano de Kenneth Frampton, “defensor de una vuelta a la tectónica y a la poética de la construcción” en oposición a una arquitectura digital, en libro de 1995, Antoine Picon afirma que la materialidad de la arquitectura no se conecta solamente con el *arte de construir*, sino también con la esfera *de los sentidos y de la comunicación*, mucho más allá del estricto plano técnico y constructivo.

El segundo libro que analizo en secuencia –*Critique et architecture. Un état des lieux contemporain*–, es de Hélène Jannièrè, arquitecta, e historiadora por la École des Hautes Études em Sciences Sociales. Ella fue profesora en escuelas nacionales de arquitectura de París (La Vielleite y Val de Seine), antes de ingresar en la Université de Rennes 2, donde permanece dando secuencia a sus investigaciones sobre periódicos, historia, teoría y crítica en arquitectura, e historia del urbanismo en la segunda mitad del siglo 20. Creó y coordina la red internacional de investigaciones Mapping Architectural Criticism⁴ desde 2015, y su interés por la crítica intercepta otros campos de investigación: la historia de la planificación urbana en Francia desde los años 1950 hasta el final de los 1970. En ese respecto, explora varios medios de comunicación social, como periódicos de arquitectura y la prensa, y también reportajes televisivos, interesándose recientemente, por temas de demolición y urbanismo. Es autora de *Politiques editoriales et architecture “moderne” –l’emergence de nouvelles revues en France et en Italie, 1923-1930* (2002, originalmente su tesis de doctorado) –obra de referencia y de análisis histórico– crítica sobre revistas, del final del siglo 19 a los modernos, en que se detiene especialmente sobre *L’Architecture d’Aujourd’hui*, *Casabella*, *Domus* e *Cahiers d’Art*; además de ese libro y de varios artículos y contribuciones en obras colectivas, ha compuesto con otros autores los siguientes títulos: *Michel Ragon, critique d’art et d’architecture* (2013), *Architectural Periodicals in the 1960s and 1970s – Towards a Factual, Intellectual and Material History* (2008), y dirigió en 2009 el número especial “La critique en temps et lieux” del *Cahiers de la Recherche Architectural et Urbaine*.⁵

En su libro más reciente, *Critique et architecture. Un état des lieux contemporain*, la autora levanta las diferentes concepciones del papel de la crítica, los tipos de crítica, la opinión del periodismo arquitectural, el juzgamiento y las tomas de posición sobre la arquitectura, analizando discursos publicados en Europa y en los Estados Unidos, además

de someter la teoría y la historia de la crítica a los puntos de vista de la sociología y de la historia del arte, desarrollando una reflexión sobre los criterios de la crítica arquitectural, sus atores y referencias intelectuales. Al hacer un inventario histórico que discute el nivel actual de la crítica, Hélène Jannièrè nos invita, en retrospectiva, a leer textos fundadores que informan sobre los idearios de los redactores de las revistas de arquitectura e ingeniería, considerando también la importancia de crónicas “menores” que lleven a reflexionar sobre el papel de los arquitectos en la cultura del mundo contemporáneo.

Compleja reflexión de Antoine Picon sobre la materialidad expresiva de arquitectura

La matérialité de l’architecture es un libro sintético, pero complejo –el autor lo reconoce⁶– sin embargo, su lectura muestra que fue escrito por quién y para quién conoce profundamente y ama la arquitectura, y sabe experimentar las sensaciones de estar delante y dentro de ella; y especialmente para quién disfruta tanto de su contextualización en la historia, como de sus nuevas posturas epistemológicas al respecto, así como con imágenes de construcciones que la “materializan”. De hecho, las 68 imágenes están muy bien elegidas y articuladas entre sí y con relación a las reflexiones de los capítulos, a lo largo de las 138 páginas del libro. Este comienza con una introducción titulada “Penser l’architecture”, en que pensar la arquitectura implica un movimiento constante entre “la obstinación silenciosa del asunto y el deseo de animarlo hasta que hable” (p. 10).

O, como leemos en la contraportada: “la arquitectura trabaja con la materia para tornarla expresiva” –esta tensión es el enfoque principal del autor– se trata de hacer una interpretación de la materialidad que permita una relectura de momentos de la historia de la arquitectura, alcanzando los retos actuales de revolución digital.

A partir del binomio materia / expresión, Antoine Picon propone una interpretación

de la arquitectura a la luz de la noción de materialidad, vista como la relación que tenemos con los fenómenos sensibles: materiales y objetos. Relación que surge de una construcción antropológica y cultural, cambiando según los períodos históricos, las sociedades y sus arquitecturas y lo que estaba escrito sobre ellas. Entre “las palabras y las cosas” la arquitectura comienza a expresar, después del Renacimiento, lo que por definición no sabría “hablar” sin ella.⁷ Vinculada a representaciones de su tiempo, la arquitectura pone en orden la materia y busca tornarla expresiva a través del ornamento, ya sea tradicional o contemporáneo. Causar efectos, producir impresión: los teóricos del siglo XVIII, entre otros citados, consideraron la noción de “carácter” de la arquitectura (Nicolas Camus de la Mézières, *Le génie de l’architecture, o l’analogie de cet art avec nos sensaciones*, 1780). La ambición de “animar” la masa de piedras, ladrillos, hormigón y acero ocupa un primer plano en *démarche* arquitectónica, por paradójico que sea la distancia entre la arquitectura, las palabras y el movimiento.

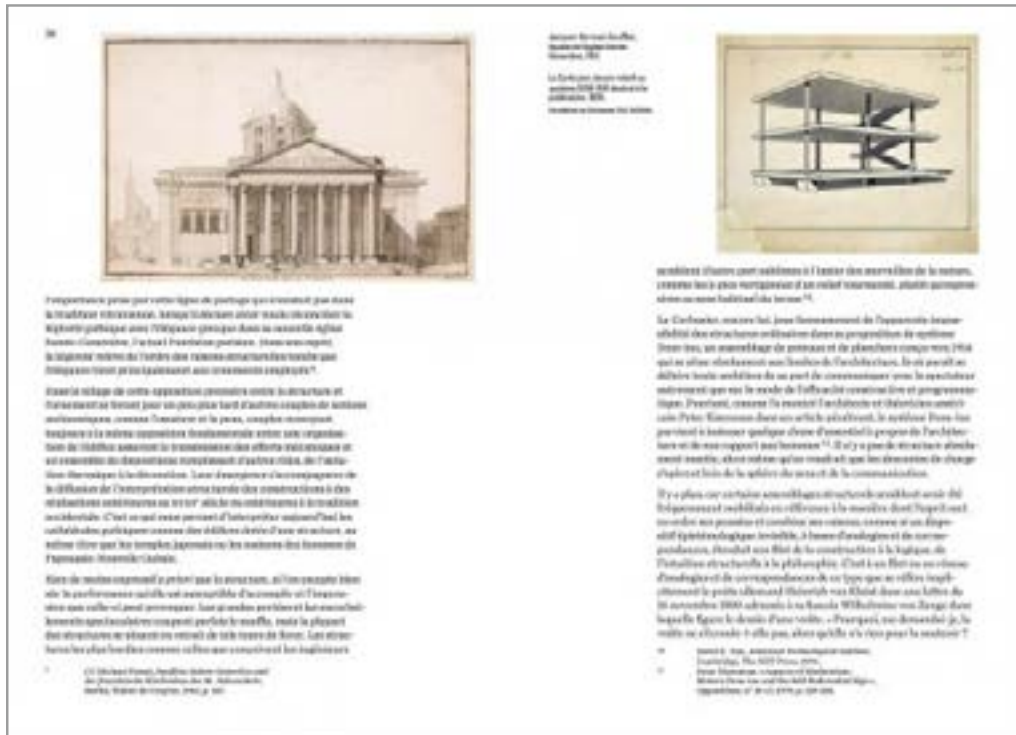
Tras la mencionada introducción para pensar la arquitectura, las reflexiones van articulándose en los cinco capítulos del libro de Antoine Picon, que se titulan: “De la fabrique à l’expression”; “Architecture et langage: une rencontre inachevée ”; “Animation de la matière et matérialité”; “Histoire de l’architecture et régimes de matérialité ”, y finalmente, “Architecture et matérialité à l’ère numérique”, una demostración muy actualizada de cómo los códigos tradicionales de hacer y sentir la arquitectura han cambiado radicalmente en la era digital.

Por el contenido denso del libro, elegí comentar más especialmente sobre los puntos del primer y último capítulo, además de incluir algunas declaraciones extraídas de los demás. Los tres primeros capítulos: “Del hacer a la expresión”, y en la secuencia, “Historia y lenguaje: un encuentro inconcluso” y “Animación de la materia y la materialidad” son los más teóricos del libro, como observa Pierre Chabard en su reseña.⁸ El primer capítulo cubre el conjunto de conocimientos y

prácticas mediante los cuales la arquitectura “pone orden en la materia”, destacando, por ejemplo, los diferentes sistemas de medición y proporciones arquitectónicas, sobre los cuales numerosos tratadistas desde el Renacimiento especularan refiriéndose a la tradición de la búsqueda del “número de oro” en la literatura teórica y práctica, y en retrospectiva de la Alta Antigüedad al Movimiento moderno. Antoine Picon se refiere a las proporciones de arquitectura que se imponen en el espíritu del creador que trabaja la materia (o los *elementos de construcción*), y en del espectador que debe percibir su armonía. Planteando una serie de trabajos sobre la relación proporcional entre la arquitectura y el cuerpo humano, él discute ideas de Francesco di Giorgio Martini a finales del siglo XV (como la analogía entre las proporciones del orden jónico y las del cuerpo femenino) llegando hasta el Modulor de Le Corbusier.

A partir del siglo XVIII, otro principio de este “poner en orden la materia” es el cálculo, la estructura, lo que no significa que no haya su perfecto conocimiento y empleo en siglos anteriores –de iglesias góticas a las obras maestras de la ingeniería constructiva en las obras de Filippo Brunelleschi y otros, los ejemplos se suceden en la reflexión entre el tratamiento de la estructura (soporte) y del ornamento (decoración).

El análisis parte del racionalismo estructural de un arquitecto y teórico del siglo XIX, como Eugène Viollet-le-Duc, a las posiciones de un historiador de arte de mediados de los años 20, como Erwin Panovsky que relaciona la organización espacial y constructiva de las catedrales góticas (o su estructura) a la argumentación de la filosofía escolástica medieval. Sin embargo, la capacidad de una estructura de estar cerca del espectador por la *simple impresión visual y la sensación interna* que preexisten al lenguaje, –a modo de ejemplo, la Casa de la Cascada de Frank Lloyd Wright, cuya “capacidad expresiva de la estructura” estaba de acuerdo con una “visión modernista y heroica del cuerpo–, es bastante diferente de las innovaciones estructurales digitales del pensamiento contemporáneo (pp.



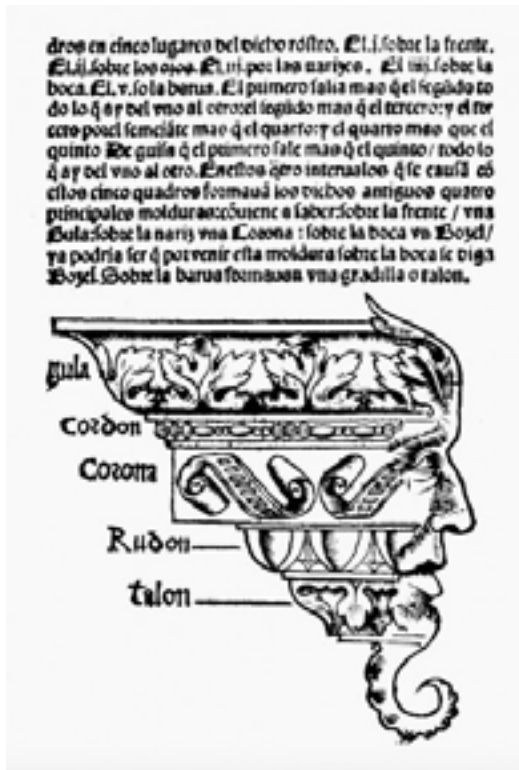
Páginas de libro, con dos proyectos de diferentes épocas: Jacques-Germain Soufflot, fachada de la iglesia Sainte-Geneviève, 1757; Le Corbusier, dibujo de Sistema DOM-INO, 1929 (Picon, 2018. p. 26-27)

31-33). El hecho de que un edificio encarne un hecho inmaterial, un contenido cultural o un momento de la historia, ejemplifica diferentes formas de experimentación y comprensión de que los hombres tienen de las formas arquitectónicas.

Bajo abundantes notas de erudición, Antoine Picon discute con historiadores y conocidos teóricos del siglo XX que reflexionaron sobre algunas de estas relaciones (para conservar solo algunos nombres, Rykwert, Frampton, Eiseman), comentando obras, detalles constructivos, materialidad y sensaciones que nos traen.

Del segundo capítulo, *Architecture et langage: une rencontre inachéevée*, conservo solo algunas ideas, precisamente la cuestión del *encuentro inconcluso* de los textos que los arquitectos escriben en sus tratados y libros, con lo que “dicen” sus edificios. El autor se resguarda de proponer el lugar común de considerar la arquitectura como un lenguaje, una relación por muchos teóricos en sus discursos críticos, como John Summerson (el “Lenguaje clásica”), Anthony Vidler (arquitectura *parlante*), y Bruno Zevi (“lenguaje moderno”) –y, en contraste con estas y a las posiciones de los posmodernistas, Antoine Picon defiende el argumento que acerca la arquitectura de las artes plásticas y no del discurso.⁹

De las relaciones complejas entre arquitectura y lenguaje, a menudo él sitúa el ornamento, que desde los tiempos barrocos de profusión hasta los de su condenación (Adolf Loos), hasta el momento actual de su regreso¹⁰ tan celebrado hoy (Farshid Moussavi, Michael Kubo, Robert Levit y el propio Antoine Picon), sin embargo, revela que “la tensión entre la estabilidad opaca de la materia y la luz del lenguaje todavía están presentes” (p. 49).



Diego de Sagredo, *Medidas del Romano*, 1526, perfil de cuadros con cabezas humanas, manera de evocar la expresividad que la decoración confiere a la arquitectura *La matérialité de l'architecture* (Picon, 2018, p. 45.)

En el tercer capítulo, el autor introduce la noción de *animación* de la materia y materialidad, “ideal arquitectónico en la intersección de la inercia concreta de los objetos y de *élan* vital tangible de las personas”.¹¹ No es posible resumir la densidad de las posiciones discutidas sobre las variaciones de la materialidad a lo largo de los siglos de una sociedad a otra, concepciones filosóficas y culturales, representaciones científicas del mundo, formas de uso de materiales en las construcciones y en las cosas que nos rodean. Conservo, sin embargo, una consideración de Antoine Picon:

tal vez no exista una alegoría más marcante de este doble proceso de explorar cosas tangibles y descubrirnos a nosotros mismos que la ficción imaginada por el filósofo Etienne Bonnot de Condillac, líder de la escuela sensualista francesa del Iluminismo, en su *Traité des sensations* de 1754: tratase de una estatua dotada de inteligencia, pero privada de la facultad de sentir. Al conferir sucesivamente el olfato, la audición, el gusto, la visión y finalmente el tacto, el filósofo describe su despertar progresivo al mundo de las sensaciones y de las ideas. Cada sentido aporta su parte de descubrimientos, pero el cambio real ocurre cuando la estatua adquiere tacto, descubre la existencia de obstáculos externos que resisten y al mismo tiempo da cuenta de que tiene un cuerpo para interactuar con ellos. La inercia y la impenetrabilidad de la materia finalmente conduce a una conciencia llena de sí misma como sujeto vinculado al mundo y distinto de él. (p.68)

En el cuarto capítulo, “Historia de la arquitectura y los regímenes de materialidad”, Picon sigue un camino ya abierto hace muchas décadas por historiadores (y en particular por François Hartog y antes que él Reinhart Koselleck) cuando se refieren a la relación que un período determinado tiene con la experiencia del Tiempo, con los “regímenes de la historicidad”. A través del prisma de sus “regímenes de materialidad”, Picon propone una lectura de la historia de la arquitectura occidental desde el punto de vista de la materialidad, es decir, mirando a la forma como ella designa, ordena

y caracteriza la materia, al mismo tiempo que proporciona el marco que organiza la relación del hombre con el mundo material. Entre tantos datos reveladores de la erudición de sus análisis, el autor señala que “el estatus atribuido al ornamento, uno de los principales medios de *animar* el material disponible para la arquitectura, refleja los temas en juego que se actualizan” en cada uno de los momentos de la historia. Las dimensiones de la materialidad, la animación de materia, la tentación del lenguaje y los cambios en el ornamento invitan a otra historia global de la arquitectura que no se escribirá más desde cuestiones como el *programa* y el *estilo* (p. 91-96).

El último capítulo, el más largo, menos teórico y extremadamente interesante por su actualidad, se trata de “Arquitectura y materialidad en era digital” –en ella se evocan las transformaciones que fueron producidas por la informática en las relaciones entre *materialidad*, *arquitectura* y *lenguaje*. A partir de una historia de los usos y aplicaciones de las computadoras, entre los cuáles los cambios en la enseñanza y la práctica de la arquitectura

desde los años 1990, el autor sostiene que “la arquitectura no fue ‘desmaterializada’ por *écrans* (pantallas, monitores) –por el contrario, a través de ellos se revela otra materialidad, es decir, una nueva relación con el mundo sensible que encuentra su expresión tanto en la forma en que miramos lo que nos rodea, visión esta informada por herramientas digitales, así como por técnicas, por ejemplo, el dibujo hecho en la computadora”.¹²

El autor también nos advierte todavía que la materialidad tiene que ver con nuestra percepción del mundo físico, con el cambio de nuestros códigos tradicionales visuales y la percepción acelerada del espacio. Entonces, por ejemplo, él señala que “con la tecnología digital, estamos cada vez más sensibles a ciertos efectos de luminosidad y textura que las herramientas gráficas no nos permitía dominar”, de ahí ciertas características del ornamento contemporáneo con texturas, connotaciones táctiles e hipnóticas “que recubren los edificios por completo, en lugar de concentrarse en puntos neurálgicos de la composición, como el ornamento tradicional” (p. 120).

98

NOX (Lars Spuybroek),
HWOONG, Interactive
Museum, Neeltje Jans Island,
Pays-Bas, 1997.

Peter Cook, Colin Fournier,
Kunsthau de Graz, Austria,
2003.

Future Systems (Jan Kaplický
+ Amanda Levette), Selfridges,
Birmingham, 2003.

cette chronologie resserrée, les transformations provoquées par l'informatisation de la conception architecturale se sont révélées extrêmement profondes. Au regard de leur ampleur, il semble parfois difficile d'imaginer que vingt-cinq ans à peine nous séparent de l'époque où l'on dessinait encore majoritairement à la main.

Au début de cette évolution, les aspects formels mobilisent l'essentiel de l'attention, en particulier l'apparition de nouvelles géométries à propos desquelles l'architecte et théoricien américain Greg Lynn forge le terme « blob ». Des réalisations comme le Water Pavilion ouvert en 1993 à Neeltje Jans, aux Pays-Bas, par l'agence NOX animée par Lars Spuybroek sont représentatifs du mouvement des blobs auquel se rattachent également le Kunsthau de Graz, en Autriche, inauguré en 2003, ou encore le grand magasin Selfridges de Birmingham livré la même année par l'agence Future Systems. L'écrasante majorité des projets conçus au moyen de l'ordinateur

- 1 Manuel De Landa, *A Thousand Years of Nonlinear History*, New York, Zone Books, 1997; Sotirios Kriester, *Far From Equilibrium, Essays on Technology and Design Culture*, Barcelona, Actar, 2007. Sur la notion d'émergence appliquée au monde de l'architecture, voir par exemple Michael Weinstock, *The Architecture of Emergence, The Evolution of Form in Nature and Civilization*, Chichester, Wiley, 2010.
- 2 Greg Lynn, *Animate Form*, New York, Princeton Architectural Press, 1999.
- 3 Sur les premiers pas du numérique en architecture, on pourra notamment consulter Antoine Picon, *Digital Culture in Architecture: An Introduction for the Design Professions*, Birkhäuser, 2010, p. 15-27; Greg Lynn (dir.), *L'archéologie du numérique: Peter Eisenman, Frank Gehry, Chuck Haberlin, Shoji Yoh*, Montréal, Sterenberg Press, 2011.
- 4 Le terme est un acronyme de Binary Large Object, une expression anglaise désignant un format de fichier contenant la description d'un objet géométrique ou multimédia. Greg Lynn, *Form, Models & Blobs, Collected Essays*, Bruxelles, La Lettre Volée, 1998.



Edificios proyectados en la computadora: H2O Expo, Museo Interactivo, Lars Spuybroek, Isla Neeltje Jans, 1994-1997; Kunsthau, Peter Cook y Colin Fournier, Graz, Austria, 2003; Tiendas de departamentos Selfridges, Future Systems, Birmingham, 2003 (Picon, 2018, p. 98-99).

En este último capítulo del libro *La matérialité de l'architecture*, Picon se refiere a la crisis de la concepción estructural que va acompañada de la *reinención del ornamento* en citadas acepciones, ornamento a menudo inseparable de la búsqueda de eficiencia energética, medioambiental (proyectos de Philippe Rahm) o del uso de materiales que almacenan energía, en formas que se refieren a un evolución de los propios materiales, como el desarrollo de las nanotecnologías, o especialmente para la *elaboración de materiales con propiedades estructurales integradas con la sustancia de la materia misma*. Así, los arquitectos prueban arreglos de materia creando nuevas formas, como la “red” del estadio de Beijing (en detalle en la portada del libro), que reemplaza códigos tectónicos tradicionales.

Toda la cuestión es que las formas operativas tradicionales de la profesión de arquitecto se han transformado radicalmente, aunque la mayoría de las escuelas de arquitectura todavía sea marcada por una línea conservadora, señala Picon, y no ha notado (o adherido) a los nuevos códigos del mundo que nos reodea: la “*material computation*”, los blobs, la parametrización, la fabricación digital y la vasta dinámica de las tecnologías de la información y de comunicación (pág. 100-102). Y sin olvidar la necesaria búsqueda de apertura disciplinaria por las biotecnologías, neurociencias, ciencia de los materiales, que de ninguna manera significa, para el autor, ignorar la importancia de la historia, investigación y argumento escrito, o la conexión de la teoría al proyecto, del conocimiento académico al pragmatismo de la profesión.¹⁴

Al comentar las posturas y reacciones a las nuevas tecnologías, Antoine Picon nota que:

en lugar de intentar emitir juicios rápidos sobre el impacto de la tecnología digital, como si estuviéramos en un proceso, es probable que sea mejor intentar descifrar los lineamientos de esta diferente materialidad y, sobre todo, medir el alcance de conexiones entre ella y los cambios que nos afectan actualmente. Puede que no nos hayamos convertido a cyborgs,

ni tampoco en los “poshumanos” que algunos exaltados profetas de la era digital imaginaron (Robocop o Terminator), pero ciertamente somos diferentes de lo que éramos antes, lo que lleva a la arquitectura a renovarse.¹⁵

El autor presenta diferentes presupuestos teóricos de varios filósofos, desde pensadores contemporáneos de las vanguardias digitales –por Gilles Deleuze y Félix Guattari a Michel Callon y Bruno Latour, seguidos de Tim Gold, Richard Sennett, Lars Spuybroek, Neil Gershenfeld, Spyros Papapetros... Comenta las innovaciones que aportaron ciertos arquitectos al área ambiental, en termodinámica, en la evolución del estatuto del proyecto.

Entre las colocaciones relacionadas a la cultura digital y a la arquitectura en la contemporaneidad, Picon plantea críticas a la “corriente performalista”, la de las formas que se convierten en *performance*, típicas “de un mundo material lleno de ocurrencias y eventos” que trajo la *star architecture* globalizada o los “eventos arquitectónicos”, como el Museo Guggenheim de Bilbao, de Frank Gehry, en 1997 (seguido de tantos otros) –“edificio símbolo del comienzo de la *starización* de los arquitectos en la escena mundial de los años 1990”, que será uno de los temas de la crítica arquitectónica contemporánea del libro de Héléne Jannièrre que analizaré a la continuación.

Terminando su libro, Antoine Picon plantea muchos temas de la actualidad y se pregunta sobre “la relevancia de los desafíos estéticos y simbólicos” de ciertas arquitecturas, en medio de tantas situaciones de urgencia económica y entorno social en que vivimos, citando “la multiplicación de favelas y campamentos de refugiados”. Y entre sus reflexiones concluyentes, vuelve a resaltar el lado material y expresivo de la arquitectura que, después de todo, si no tiene “por vocación última de salvar el mundo, contribuye a dar sentido a la existencia humana” (p. 132-133).¹⁶

Hélène Jannièrè y los discursos críticos: para una historia intelectual de la arquitectura y de los arquitectos

Los temas del reciente libro de la arquitecta e historiadora Hélène Jannièrè, publicado a finales del 2019, *Critique et architecture. Un état des lieux contemporain* (Crítica y arquitectura –la situación actual, o el “estado del arte” contemporáneo), se desarrollan en torno a un equilibrio y análisis de los discursos y de la teoría de la crítica arquitectónica, de la discusión de controversias pasadas y presentes sobre sus múltiples tipos y definiciones, en una periodización que cubre los años de la posguerra a los 1960, los años 1970-1980, y los años 1990 en adelante: haciendo una revisión de lo que ocurre hoy, bajo una mirada epistemológica y metodológica de la historiografía de la crítica, relativizando las constataciones de la crisis que se instaló alrededor de ella durante los últimos cuarenta años.



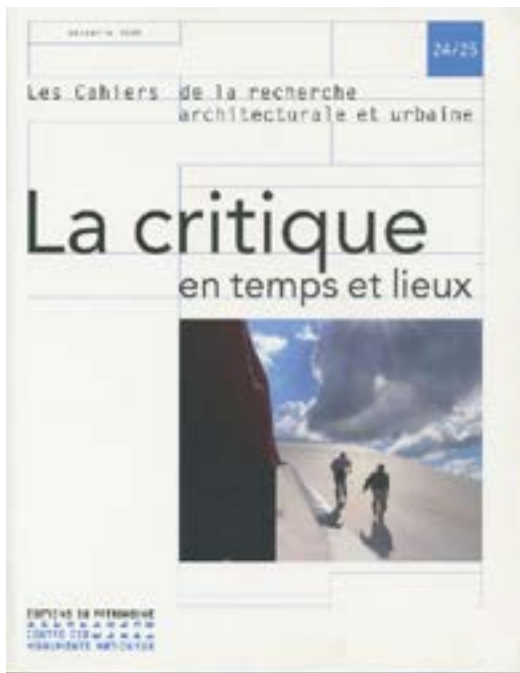
Portada del libro de Hélène Jannièrè. (2019). *Critique et Architecture. Un état des lieux contemporain*. París: Éditions de la Villette.

La autora rechaza una definición normativa de crítica y hace un inventario de los textos críticos más representativos, en ambos lados del Atlántico, en el ámbito de múltiples tradiciones disciplinarias e intelectuales. Solicitada a definir *lo qué es la crítica* en una entrevista sobre su libro, Hélène Jannièrè dijo:

No hay una respuesta sencilla a esta pregunta, ella depende del medio ambiente y del área cultural. En Francia, la noción de crítica es a menudo vinculada a la tradición de la crítica de arte –incluso si el medio arquitectónico tenga una tendencia a negar cualquier conexión con ella. Se piensa en el *comentario*, en la *evaluación de las obras*, en una forma de *mediación e interpretación*. Imagina una práctica y no un texto de alcance necesariamente teórico o histórico, como suele ocurrir en Italia, por ejemplo. En los Estados Unidos, el término “crítica arquitectónica” puede abarcar la mayor parte de los *discursos teóricos*, desarrollados, en particular desde los años 1970, en los *medios académicos* y en sus *revistas*. El ámbito es entonces muy vasto. Por lo tanto, es difícil dar una definición decisiva de la crítica. A través de mis diversos proyectos de investigación al respecto, me ha interesado la pluralidad de *actores, medios de difusión, instituciones y escenarios en que se desarrolla las críticas*”.¹⁷

Académica de revistas y de sus políticas editoriales desde su Doctorado en Historia bajo la dirección del filósofo Hubert Damisch, en École des Hautes Études en Sciences Sociales en 1999, Hélène Jannièrè analizó las más importantes publicaciones periódicas del siglo XX en el período entre guerras, especialmente en Francia e Italia,¹⁸ y continuó profundizando y diversificando sus investigaciones en torno de la crítica en la escena internacional, siempre dando importancia a las “coyunturas particulares que dan forma a las configuraciones de la crítica, ligadas a ciertos períodos históricos y a contextos culturales diferentes”, como destaca en el número especial de *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine – La critique*

en temps et lieux, que dirigió con Kenneth Frampton en 2009, uno de sus muchos estudios sobre el tema,¹⁹ algunos citados a lo largo de esta reseña. Profesora de la Université de Rennes 2,²⁰ ella coordina la red internacional de investigación *Mapping Architectural Criticism* (en secuencia a un proyecto sobre “Cartografía de la crítica arquitectónica, siglos XX y XXI”) desde 2015, habiendo organizado reuniones bianuales internacionales sobre el tema desde entonces.



Portada de *Les Cahiers de la recherche architecture et urbaine*, dez. 2009, sobre tiempos y lugares de crítica, dossier que precede a la reflexión de Hélène Jannière profundizada en el libro *Critique et architecture. Un état des lieux contemporain*, 2019.

El pequeño libro *Critique et architecture. Un état des lieux contemporain*, con 153 densas páginas sin imágenes, es compuesto por una introducción, siete capítulos, epílogo y bibliografía selectiva, incluyendo al final más de veinte biografías de los principales críticos e historiadores citados. Los capítulos se componen de dos o cuatro subsecciones, lo que facilita la comprensión y lectura.

Cubriendo cuatro décadas de historia crítica de la arquitectura del siglo XX, cada período se caracteriza por tendencias de los autores, y dudas y quejas sobre ellos –la autora hace un inventario de los diferentes discursos, invitándonos a leer algunos textos fundadores, como los de editores de revistas de arquitectura e ingeniería que pueden aclarar la práctica de la arquitectura en sí, las herramientas y el papel de los arquitectos en el mundo de su cultura. De esta manera, “se despliega un amplio espectro de concepciones de la crítica arquitectónica, y surge la cuestión de su doble origen, en las teorías arquitectónicas y en el juicio de producciones estéticas” (cuarta portada del libro).

Ahora consideraré algunas partes del contenido del libro, especialmente del primer y último capítulo, resumiendo temas y subtemas de los demás, incluso las ideas del Epílogo. Aunque existe el riesgo de reducir la densidad de contenido a comentarios parciales, mi objetivo es despertar la curiosidad de los lectores hacia su riqueza epistemológica y conocimiento sobre la historia de la crítica en arquitectura. El primer capítulo “Crítica en proceso”, muestra precisamente los “procesos” a los que se sometió la crítica, es decir, desde discursos pesimistas y acusadores hasta la cúspide del interés por ella desde la década de 1980, refiriéndose a los límites inciertos entre crítica, mediatización y promoción profesional de arquitectos, ante quejas sobre la debilidad conceptual de posiciones teóricas y a la escasa participación e incluso la ausencia de arquitectos-prácticos en el ejercicio de la crítica, así como la legitimidad de los no-arquitectos para practicarla.

En los años 1990, apareció el fenómeno de la *starización* de la arquitectura, tema del primero subtítulo del capítulo - “Mediatización, *star system* y *starchitecture*”, en el que se pregunta sobre el papel de la crítica en el mercado globalizado, pues esa vuelve para la consagración profesional y simbólica de los arquitectos cuyas obras están inscritas en un proceso de *marketing* urbano, fabricación de la imagen de una ciudad mediante una obra, como fue el caso de Bilbao y el Museo

Guggenheim de Frank Gehry, inaugurado en 1997 (también citado por Antoine Picon), que Jannièrè destaca como el comienzo de la mencionada *iconic architecture*, entre tantos otros –más recientemente el Louvre Dubai de Jean Nouvel– “eventos arquitectónicos” marcados por una “estrategia de visibilidad” y reforzados por el “periodismo arquitectónico”.

En los subtemas del capítulo son tratadas también la “ruptura” entre críticos y arquitectos, la interdependencia entre crítica y teoría (especialmente la ausencia de la teoría en la crítica) que conduce a la cuestión central de autonomía de la crítica con relación a la arquitectura considerada como disciplina, y los momentos de controversia y alianza entre historia, teoría y crítica, cuyas fronteras son difíciles de establecer. Sobre la referida “ruptura”, la autora muestra que los franceses lamentaron la supremacía del discurso crítico en Italia y España en las décadas de 1970 y 1980, donde los arquitectos (entre ellos Paolo Portoghesi, Manfredo Tafuri, Vittorio Gregotti, Oriol Bohigas) eran los redactores o directores de las principales revistas. Ella hace un inventario de posturas divergentes en un escenario marcado por figuras como Peter Collins, François Chaslin, Bernard Huet, Josep Maria Montaner, Vittorio Gregotti, Ernest Nathan Rogers, Reyner Banham, Michel Ragon...



Reunión del equipo de redacción de la revista *Casabella*, década de 1960. De la izquierda a la derecha, el segundo es Luigi Dodi, luego viene Aldo Rossi, Ezio Cerutti, Marco Zanuso, Ernesto Nathan Rogers y Gilles Dorflès (?) [© Eredi Aldo Rossi]

Entre los temas comentados se encuentran las revistas profesionales y contextos políticos e ideológicos en que se encajaban sus portavoces. En este caso, Hélène Jannièrè muestra que “algunos discursos se reflejan en nostalgia de una época dorada de la crítica en los años 1960 y 1970, cuya figura tutelar sería el arquitecto *práctico, teórico y comprometido*, en general un director de revista”, como Vittorio Gregotti, Manfredo Tafuri o Peter Eisenman, cuyas posiciones estaban vinculadas a objetivos sociales y posturas políticas. También plantea distintas concepciones del papel de la crítica en la historia reciente, siguiendo los movimientos arquitectónicos o “inventándolos” –como Kenneth Frampton y su *regionalismo crítico*– “produciendo teoría para alimentar la disciplina, asumiendo un rol político y social, evaluando edificios o situaciones urbanas para hacer avanzar la calidad de la producción arquitectónica y actuando como interlocutores entre la disciplina y el público en general”.²¹

La autora retoma las críticas que emergen de los “nuevos contextos, nuevos medios de comunicación” y redistribuye roles y legitimidades, comentando el estado de la crítica en un mundo neoliberal. Plantea preguntas sobre los debates de 1980 hasta 2010, cuando la “*critical architecture*” se volvió global, o cuando “la crítica negativa prácticamente ya no existe” por varias razones, entre ellas las lógicas de funcionamiento y financiación de revistas de arquitectura que obstaculizan la independencia crítica. Informa posiciones que afirman “el fracaso de la crítica tradicional” mediante la absorción de nuevas formas de la crítica en las políticas de comunicación, la crítica libre *online* o la dilución de la crítica en las políticas de mediación de la arquitectura en el dominio del espectáculo, del *star system*, la crítica de todo modo, independiente de evaluación de calidad arquitectónica, y de portavoces oficiales, y de la prensa general, sobre museos y exposiciones (pp. 25-31).

Después de tantos niveles de análisis de la “crítica en proceso” de este primer capítulo, en el segundo, son discutidas las “fronteras” y las diversas “tipologías” de escritos, los enfoques

disciplinarios de la crítica y la cuestión de la “mala reputación del *periodismo de arquitectura*” en Francia, a la diferencia de Alemania y Estados Unidos, donde se destacaron críticos no-arquitectos como Ada Louise Huxtable, Jane Jacobs y Lewis Mumford (historiador vinculado a los temas de la ciudad, cultura urbanística y técnicas), portavoces de la “crítica pública” y no de la “crítica teórica”.

El capítulo siguiente es sobre el “Juicio”: el estético y el específico de la crítica de la arquitectura, cuyo “dilema de criterios” internos o externos a la arquitectura, son discutidos por historiadores-críticos, entre ellos Peter Collins, cuyos libros (*Changing Ideals in Modern Architecture*, y *Architectural Judgement*) son ampliamente analizados por Hélène Jannièrre. Collins que destacó los criterios para la crítica arquitectónica como fundamentalmente distintos de los de la crítica literaria y la crítica de demás artes visuales –postura discutida por Vincent Scully, para quien “la arquitectura no es un arte aislado” (p. 50).

La posición de Collins merece ser señalada, en mi opinión, cuando recuerda como ejemplos de la mejor crítica arquitectónica del siglo XIX (tan mal entendida por los modernos, yo diría...), la de revistas del tiempo, como el *Révue Générale de l'Architecture* de César Daly, y *The Builder*, precisamente porque no hicieron juicios estéticos, pero discutieron los proyectos relacionados a sus contextos institucionales, a debates profesionales y como obras públicas. Me permito observar todavía en este paréntesis personal, que estas revistas solo llegaron a ser leídas en las décadas de 1970 y 1980 con el movimiento de *revival* y comprensión de la arquitectura ecléctica,²² primeramente, en Estados Unidos y luego en Francia y otros países europeos, aumentando niveles de crítica de las relaciones entre arquitectura, instituciones, actores y público.

El cuarto capítulo se titula simplemente “Crisis”, refiriéndose al estado de insatisfacción con respecto a las críticas o actitudes negativas también compartidas por la crítica de arte, con el relato de varios momentos, desde principios del siglo XX, colocados en una perspectiva

histórica, una vez más alrededor de las relaciones entre *arquitectura*, *arquitectos*, *público* y *críticos*, analizando las posiciones de los principales portavoces y de las revistas del panorama internacional. Después del período entreguerras, siguen las posiciones de las revistas inglesas y americanas de 1945 a 1968, incluyendo la crítica relativa a la crisis del Movimiento moderno, la discusión sobre la enseñanza de arquitectura, las relaciones entre *crítica*, *teoría* e *historia*, las posiciones de la semiótica de los años 1960-1970. Muchos nombres y revistas son recordados, entre los cuales los que escribieron en AMC: *Architecture, Mouvement, Continuité* y en Italia la postura de Manfredo Tafuri a favor y en contra de la “crítica comprometida y operativa” (en el contexto de su crítica a las ideologías), cuando destaca la importancia de la crítica de ser vinculada a un momento histórico específico (*Théories et histoire de l'architecture*, y “Il progetto storico”, introducción a *La sfera e il labirinto*).

Los últimos temas del capítulo se refieren a la década de 1980, cuando se pasa la “intensificación de las discusiones sobre la crítica, que pueden vincularse a un ‘regreso a la arquitectura’ tras el fin del Movimiento moderno, de las utopías ambientales o tecnófilas de los años 1970 (...) y el declive de la contestación urbana y social de esa década”; y luego, en los 1990, a la “apertura de la enseñanza y discursos desde la arquitectura hasta las ciencias sociales y a el análisis político del espacio construido, a la *disciplina* es decir, la vuelta al proyecto y a sus instrumentos específicos, como el dibujo”(p. 68).

En Francia se destacan las posiciones críticas publicadas en la revista *Le Visiteur* en 1995, que retomaba las conferencias y debates que tuvieron lugar en 1990-1991 en la Société Française des Architectes reuniendo arquitectos y jóvenes investigadores ahora consagrados²³ –que tuve la oportunidad de asistir cuando estaba haciendo mi doctorado en París, años antes. Jannièrre también menciona entre los innumerables ejemplos de las tendencias de la época, las planteadas por Carlo Olmo

en una reseña sobre Ignasi de Solà Morales, (“Topografie della critica”, en *Casabella*, n. 629, diciembre 1995). En un ensayo publicado en 2014 sobre el tema de las crisis críticas, la autora ya consideraba el tema entre los años 1960 y 1990,²⁴ pero en este capítulo ella amplía y profundiza el análisis hasta la contemporaneidad.

El quinto capítulo, “Crítica de la arquitectura y *arquitectura crítica*”, reitera los debates en torno a esta última noción en las décadas de 1980 a 2000. “El proyecto de arquitectura, forma e instrumento de crítica” es el tema de apertura del capítulo, destacando que “para la generación del *retorno a la ciudad* de los años 1970 y 1980, el proyecto fue un instrumento de *crítica histórica y teórica* a respecto de la arquitectura del Movimiento moderno” (p. 71). Entre las observaciones sobre la *critical architecture* se observa que ella confluye de alguna manera con “las propuestas de Bruno Zevi desde 1963, en nombre de una crítica que se hará con *instrumentos del arquitecto*: dibujos, fotografías y maquetas, en detrimento de la crítica escrita” –en búsqueda de un método para sus estudiantes de Venecia realizaron la investigación histórica con estos instrumentos, es decir, “expresar críticas con formas (y el *contraproyecto*) y no con palabras” (p. 70 y siguientes).

El significado en la contemporaneidad de la palabra *crítica* en arquitectura presentaría dos caminos, uno con enfoques teóricos, como *actividad filosófica*, es decir, más textual, y otra la historia crítica en el sentido de las *producciones estéticas* –ambas merecen en el capítulo reflexiones retrospectivas (sobre *architecture writing*, por ejemplo), antes de abrir la discusión para la teoría crítica, *critical architecture* y *post critical architecture*, comenzando por las revistas del medio académico estadounidense del posestructuralismo desde 1970 (*Oppositions* y *Assemblage*), hasta tesis y coloquios internacionales de los años 2000 sobre *critical architecture* (Michael Hays, entre portavoces de este debate).

El capítulo 6 se titula “A la luz de la crítica de arte” –paso rápidamente sobre los subtemas: “Definir la crítica como género a principios de siglo 20”, “Definiciones contemporáneas o funciones de la crítica” e “Historia de la crítica de Lionello Venturi y la crítica arquitectónica”, en que son exploradas las posturas operadas por la historia del arte y la estética. Se establecen algunas relaciones con la crítica de arquitectura percibida como una práctica y su conexión desde el siglo XIX con la aparición de las revistas profesionales (desde la descripción hasta la interpretación del proyecto), o con el conjunto de discursos teóricos, históricos y críticos sobre la arquitectura, involucrando los actores de la crítica.

El séptimo o último capítulo, “A través del prisma de la sociología e historia”, ciertamente interesa a un grupo más amplio de investigadores de estas áreas relacionadas, que deben leer esta reseña además de los arquitectos, para esto me detengo sobre algunos de los temas abordados. Hélène Jannièrre señala que, a partir de la década de 1960, dos nuevos objetos emergen de las investigaciones sobre la crítica de arte en la *sociología del arte* y en la *historia social del arte*: el primero se refiere a los actores de la crítica y al interés por el *métier* del artista (en paralelo, en los Estados Unidos, surgen los estudios sobre la profesión de arquitecto y las revistas), y el segundo sobre la *recepción* o *fortuna crítica* de las obras.

El giro definitivo vino no de la historia, sino de la sociología del arte. Jannièrre analiza los libros de Cynthia y Harrison White (*Canvases and Careers, Institutional Changes in French Painting World, 1965*, traducción francesa en 1991), Raymonde Moulin (*Le marché de la peinture en France, 1967*; y *L'artiste, l'institution et le marché, 1992*), Nathalie Heinich (*Du peintre à l'artiste. Artisans et académiciens à l'âge classique, 1993*) –las dos últimas autoras renovando su crítica desde la perspectiva sociológica de Pierre Bourdieu.

Precisamente, la crítica de arte y la crítica de la arquitectura vistas desde el prisma de la sociología de Pierre Bourdieu comprenden temas centrales del capítulo: “La aplicación

de la teoría de los campos culturales a la arquitectura”, y especialmente los “Soportes y actores: revistas y biografías intelectuales”. El primer tema gravita en torno a las trayectorias profesionales de los arquitectos, mostrando, por ejemplo, que su capital social y simbólico familiar influye en elecciones y posiciones (Christian de Montlibert, *L’Impossible autonomie de l’architecte: sociologie de la production architecturale*, 1995); en relación a los mecanismos de crítica y evaluación, recurre a los trabajos de Hélène Lipstadt sobre la prensa arquitectónica, que muestran la importancia de publicar para consagrar a la élite profesional en el campo de la arquitectura, revistas profesionales imponiéndose como “instancias de distinción” de los arquitectos que participaban de concursos, la lucha por el poder simbólico en el ámbito de los campos artístico e intelectuales, la divulgación en los medios profesionales legitimando posiciones y el acceso a pedidos (p. 101). La autora señala que “el problema de aplicación de la noción de campo de Bourdieu en la producción de arquitectura viene de su propia naturaleza, al hecho de que es al mismo tiempo *arte* y *profesión*: la más social de las artes y la más estética de las profesiones” (p.103).

En el intento de desarrollar el subtítulo “Escribir la historia de la crítica de arquitectura”, Jannièrre utiliza un tema de su especialidad, la historia de las revistas de arquitectura que permite aclarar las trayectorias de los actores y sus idearios, que a su vez se vuelven autónomas como tema de estudio en las *biografías intelectuales*, especialmente desde los años 2000 –ella cita como ejemplos, bajo la dirección de Carlo Olmo en el Politécnico de Turín, monografías sobre críticos-historiadores (Michela Rosso sobre John Summerson, Paolo Scrivano sobre Henry-Russel Hitchcock y el estilo internacional, Roberto Dulio sobre Bruno Zevi); mientras en Francia, destacan tesis sobre la historiografía de la crítica, como la de Antonio Brucculeri sobre Louis Hautecoeur, publicada en 2007. Hélène Jannièrre, aunque analice la importancia de estos trabajos, observa la “necesaria inclusión de la crítica periodística, la producción anónima y

‘ordinaria’ de cronistas, como lo hicieron los historiadores del arte en los principios de la década de 1980 (yo recordaría el interés en los “segundos de clase” de la microhistoria), abogando por la diversidad de la crítica para escapar de la dicotomía entre *crítica teórica* y *crítica periodística*: “pensar un conjunto de textos, desde la historia de la literatura hasta del arte, y desde la historia de obras a la de los textos que las acompañan” (como escribió Dario Gamboni y Jean-Paul Bouillon), con el fin de abrir nuevas perspectivas y nuevas tipologías de crítica, a través del “estudio de actores, instrumentos y los medios, inscritos en coyunturas históricas, medios y espacios públicos de debate” (p.106) –todo un programa de investigación y metodología.

El subtítulo final del capítulo es “Marcos para una historia de la crítica de arquitectura” en que la autora vuelve a citar a Lionello Venturi, quien dio un lugar, aunque marginal, a la arquitectura, en su *History of Art Criticism* (1936) marcada por el pensamiento idealista de Benedetto Croce; ella levanta también otras posiciones del debate italiano a la época, como la de Gustavo Giovannoni, que ha considerado componentes no-artísticos de la arquitectura, como el contexto urbano y múltiples factores de los contextos económicos y sociales de la producción arquitectónica (comisión, construcción, programa). Además de este autor, son analizadas en retrospectiva, posiciones en torno de las relaciones *crítica* e *historia*, de Manfredo Tafuri, Renato De Fusco, Gian Carlo Argan, Paolo Portoghesi y Bruno Zevi. La autora concluye que el interés historiográfico aún no ha resultado en una historia de la crítica que considere el conjunto de actores, medios y textos de los críticos y el universo de sus referencias intelectuales, bueno para una historia inscrita en una coyuntura histórica y cultural que abarca todos los niveles (p.112).

En el epílogo, “La posibilidad de una historia”, Jannièrre cita inicialmente Pierre Francastel en la reunión de AICA en 1958, cuando este evoca “las cuestiones inéditas que la arquitectura contemporánea planteaba a los historiadores del arte y de la arquitectura”, y la necesidad de

colectar el *corpus* de documentos de la crítica para escribir la historia de la arquitectura del presente, entonces inexistente, siendo los artículos de revistas unas de las fuentes principales. Hoy, además de la necesidad de ir más allá de este tipo de documentación, se pregunta no sólo qué trajo la crítica a la historia, sino se consideran los aportes de la *historia de la crítica a la historiografía de arquitectura* (p.113).

Recapitulando las constataciones planteadas a lo largo del libro, se puede constatar que la *crítica de la arquitectura* siempre ha estado en un segundo plano frente a la profusión de obras de crítica de arte desde principios del siglo XX, además de haber estado sometida a constantes crisis e indefiniciones; las dificultades de la *autonomía de la arquitectura como disciplina* se deben a su dependencia de los campos social, urbano, económico y político donde se confrontan sus actores en la *práctica profesional*.

El mencionado “*état des lieux*” o balance de las concepciones y debates de la crítica arquitectónica, según H. Jannièrre, a ser hecho desde diversas tradiciones intelectuales y culturales, con enfoques propios para cada país, ya no puede limitarse sólo a la exploración de estudios de revistas de arquitectura, ni restringirse a la historia intelectual de biografías de las grandes personalidades y sus escritos, consagrados por la historiografía. La historia de las ideas y teorías en arquitectura se deben asociar, además de los textos eruditos, a la apertura a nuevos *corpora* documentales, como las crónicas diarias, las polémicas y controversias, insertando el “ordinario” de la crítica en el campo de la investigación; e interactuar con el espacio público de la discusión y las reacciones e intereses por arquitectos y arquitecturas. Y finalmente, la tercera apertura sería *disciplinaria* –la autora analizó epistemológica y metodológicamente las fronteras y relaciones entre la crítica de la arquitectura y la crítica del arte, pero sugirió que otros caminos pueden ser también abiertos para construir una historia intelectual de la arquitectura y de los arquitectos.

Y Hélène Jannièrre concluye que escribir la historia de la crítica es

abrirse al examen de los medios culturales, intelectuales e institucionales en que la crítica se ha desarrollado, confrontarlos con el análisis de los escritos, rastrear nociones y sus orígenes en el campo arquitectónico y en otras disciplinas, permitiendo superar el conflicto entre una *historia interna* de las ideas (historia de las teorías arquitectónicas) y una *historia externa* de la crítica (coyunturas históricas, revistas, soportes, actores). (p. 118)

El libro se cierra con abundantes Anexos: trescientos setenta y ocho *Notas al texto*, ricas en referencias ineludibles a los temas tratados, treinta y siete *Biografías de los principales críticos e historiadores* citados, y una *Bibliografía* selectiva que clasifica obras en “crítica de arte e historia de la crítica de arte”, “crítica de arquitectura”, “números de revistas”, “arquitectura y publicaciones”, “sociología del arte y de la arquitectura”. Lecturas que nos ayudan, sin duda, en la búsqueda de la evasión en estos tiempos oscuros de incertidumbre.



Congresistas del grupo internacional de críticos por ocasión del Primer Congreso Extraordinario de AICA, Brasilia, 1959 © Aviation News Picture (Colección Sweeney (FR ACA AICAI PRE SWE009), Inha - Colección Archives de la critique d'art.)

Notas

¹ La expresión es de Lucien Febvre en “Vivre l’Histoire”, clase inaugural en Ecole Normale Supérieure, en plena segunda guerra mundial, durante la ocupación alemana en París (1941), publicado con otros textos del autor en el clásico: Febvre, L. (1952). *Combats pour l’Histoire*. París: Armand Colin, 1992.

² Angotti-Salgueiro, H. (ene. 2015). A arquitetura contemporânea ou a sedução da superfície ornamentada. *Resenhas Online*, São Paulo, año 14, n. 157.04, Vitruvio, <www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/14.157/5398>.

³ Como ejemplo de este interés, la gran exposición *L’Art du Chantier – construire et demolir du XVIe au XXe siècle*, y el excelente catálogo homónimo organizado por Valérie Nègre (curadora), en Cité de l’Architecture et du Patrimoine, en París, de noviembre de 2018 a marzo de 2019. Con efecto, entre los autores se encuentran: Antoine Picon (“Les grands travaux: de grandes ‘machines’ entre mythe fondateur et progrès”) y Hélène Jannièr (“La démolition en chantier: de la collone Vendôme aux grands ensembles”), autora del libro que también analizaré más adelante en esta reseña.

⁴ Mapping Architectural Criticism. 20th and 21st Centuries: a Cartography La Critique Architecturale 20e et 21e Siècles: une Cartographie ANR Project ANR-14-CE31-0019-01, ANR Rennes 2 Université <<https://mac.hypotheses.org>>.

⁵ *Cahiers de la Recherche Architecturale et Urbaine*, n. 24/25 (La critique en temps et lieux), París, Éditions du Patrimoine, dic. 2009.

⁶ Cd. Las observaciones de Antoine Picon en la siguiente conferencia: PICON, Antoine. Conférence La matérialité en Architecture, Strasburg, École Nationale Supérieure d’Architecture de Strasburg, 16 de octubre 2018 <<https://bitly.com/FWrcH>>.

⁷ En este sentido, consulte la revisión: Nivet, S. (nov. 2018). L’architecture entre pratique langage et connaissance. *D’Architectures*, 267, 40-44 <<https://bitly.com/ErVtj>>

⁸ CHabard, P. Insaisissable matérialité: Antoine Picon, Le matérialité l’architecture, Marseille, Parenthèses, 2018. *Images Re-vues*, Hors-series 7, 08 diez. 2019 <<https://bitly.com/6RiSp>>.

⁹ NE - Anthony Vidler en portal Vitruvius: VIDLER, Anthony. Redefiniendo a esfera pública. Sobre o concurso para a reconstrução do local do World Trade Center. *Architexts*, São Paulo, año 05, n.

054.00, Vitruvio, nov. 2004 <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/523>

¹⁰ Ver Nivet, S. (2018), ya citada

¹¹ CHabard, P. (2018) (op. cit.).

¹² Cf. Picon, A. *La matérialité l’architecture*. Sección Tribune Libre - space dédiée aux idées, à l’opinion des acteurs d’architecture. *Archistorm*, París, mayo 2018 <<https://bitly.com/25WeF>>. Ver también los comentarios del autor sobre ese capítulo de su libro en la siguiente entrevista en Harvard: Celani, Gabriela; Sperling, David. A arquitetura dá significado à vida. Entrevista a Antoine Picon. *Entrevista*, São Paulo, año 19, n. 074.02, Vitruvio, jun. 2018 <www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/19.074/7014>

¹³ Ver también: Picon, A. (nov 2011). Ornement et subjetivité - de la tradition vitruvienne à l’âge numérique. *Le Visiteur*, pp. 65-75; 176-180; Angotti-Salgueiro, H. *Arquitectura contemporânea o la seducción de superficie ornamentada* (op. cit.).

¹⁴ Según otro texto de Antoine Picon sobre los nuevos debates en torno de la enseñanza de arquitectura hoy, existe el ejemplo de *design schools* estadounidenses, como la GSD de Harvard, integradas con el resto de la universidad, y cuya convergencia es reforzada por dos cuestiones cruciales que rodean el proyecto, “la urbanización masiva del planeta y la búsqueda del desarrollo sostenible”. Ver: PICON, Antoine. La recherche par le projet, au-delà et au coeur de l’architecture? En Cohen, Jean-Louis (2018). (org.), *L’Architecture entre pratique et connaissance scientifique*. París: Éditions du Patrimoine / Centre des Monuments Nationaux. En conferencia ya citada, Picon señala que “no se puede imaginar una escuela de arquitectura sin historiador (...), pues después de todo, ser arquitecto es saber reflexionar sobre las diferencias”. Picon, Antoine. Conférence La matérialité en Architecture (op. cit.).

¹⁵ Cf. Picon, A. *La matérialité de l’architecture*. Sección Tribune Libre - espace dédiée aux idées, à l’opinion des acteurs d’architecture (op. cit.). Sobre el tema del cyborg, cf. libro precursor del autor: Picon, A. (1998). *La ville territoire des cyborgs*. Besançon: Les Éditions de l’Imprimeur.

¹⁶ Ver también los comentarios de Antoine Picon en este sentido en la entrevista: CELANI, Gabriela; SPERLING, David. La arquitectura da sentido a la vida. Entrevista con Antoine Picon (op. Cit.).

¹⁷ Didelon, V. (mar. 2020). L’architecture et (les) (le) critique (entrevista con Hélène Jannièr).

D'Architecture, 279. Énfasis de la autora de la reseña.

¹⁸ Cf. el libro imprescindible sobre periódicos: de Jannièrre, H. (2002). *Politiques éditoriales et architecture "moderne". L'émergence de nouvelles revues en France et en Italie, 1923-1930*. Prólogo de Jean-Louis Cohen. París: Ediciones Argumentos.

¹⁹ En esta revista ver el siguiente texto, fundamental con una rica bibliografía sobre el tema: Jannièrre, H. (dic. 2009). *La critique architecturale, objet de choses. Cahiers de la Recherche Architecturale et Urbaine*, 24/25 (La critique en temps et lieux), 121-140 <<https://bitly.com/kNVpF>>

²⁰ Es bueno recordar que en la ciudad de Rennes hay un importante centro de documentación y estudios sobre crítica, los "Archives de la Critique d'Art", con colecciones de la más alta relevancia sobre el tema.

²¹ Traducción libre de la reseña sobre el libro de Hélène Jannièrre: *Relire les critics. Critique et architecture, un état des lieux contemporain. Tracés*, 7 (Ruines à l'envers), abr. 2020 <<https://bitly.com/18jeQ>>.

²² La autora destaca los trabajos de la historiadora estadounidense Hélène Lipstadt sobre estos periódicos (una referencia que todos nosotros, estudiantes del siglo XIX, leemos en finales de

la década de 1980): *Pour une histoire sociale de la presse architecturale: la Revue Générale de l'Architecture et César Daly (1840-1888)*, tesis doctoral, EHESS, 1979. Más adelante, H. Jannièrre recordará que C. Daly, figura central de la crítica de la arquitectura del siglo XIX, fue ignorado en la década de 1930 por Lionello Venturi (p. 108) y por muchos otros críticos. Ver también Lipstadt, H. (1980). *la investigación Architecte et ingénieur dans la presse. Polémique, débat, conflit*. París: CORDA / IEHAU.

²³ HUET, Bernard. *Les enjeux de la critique* (p. 88-97); COHEN, Jean-Louis. *Entretien avec Maurice Culot* (págs. 98-107); LUCAN, Jacques. *Jusqu'ou la critique doit-elle exacerber l'individualisme des architectes?* (págs. 108-119); CHASLIN, François. *Un état critique* (p. 120-129). Sección *Quatre témoignages sur la critique d'architecture. Le Visiteur. Ville, territoire, paysage, architecture*, n. 1, París, Société Française des Architectes, otoño de 1995. Este número trae la lista de temas y oradores de la Tribune d'histoire et d'actualité desde 1987-1995. (LOS APELLIDOS EN MINÚSCULA)

²⁴ Ver Jannièrre, H. (2014). *La mauvaise presse de la critique*. En T. Paquot, *Ville, architecture et communication. Les essentiels de la revue Hermès* (PP. 115-136). París: Ediciones CNRS.

Heliana Angotti Salgueiro

Doctora en Historia del Arte por la École des Hautes Études en Sciences Sociales de París. Investigadora en São Paulo, es autora de artículos y libros en las áreas de historia urbana, historia cultural de la arquitectura y del urbanismo, geografía humana e historia de la fotografía moderna. Actualmente, desarrolla investigaciones sobre inter-medios urbanos y escribe la biografía intelectual del ingeniero-arquitecto paulista Luiz de Anhaia Mello. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, Brasil.

angotti@usp.br

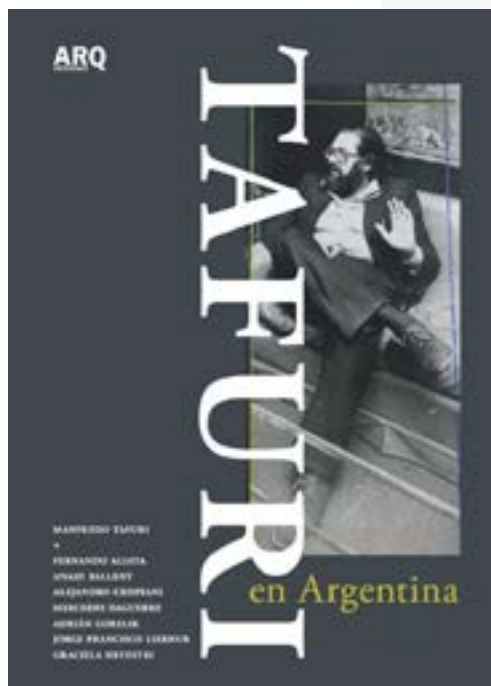
<http://orcid.org/0000-0002-6720-3481>

Autor de la traducción: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

Doctor en Arquitectura y Urbanismo, Profesor de Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA). Investigador de los Grupos "História da Cidade, do Território e do Urbanismo" (HCUrb-UFERN) e "História da Arquitetura e do Urbano no Sertão" (HAUS-UFERSA).

gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br

<https://orcid.org/0000-0002-9279-4033>



Reseña de

Manfredo Tafuri, Fernando Aliata, Anahi Ballent, Alejandro Crispiani, Mercedes Daguerre, Adrián Gorelik, Jorge Francisco Liernur, Graciela Silvestri (2019). *Tafuri en Argentina*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 274 páginas.

La historia como construcción: Tafuri en y desde Argentina

A fines de 2019 se publicó en Santiago de Chile el libro *Tafuri en Argentina*. La edición estuvo a cargo de Ediciones ARQ, editorial que pertenece a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile y que en los últimos años viene realizando un trabajo sólido a la vez que sostenido en la traducción y publicación de las principales voces del debate disciplinar contemporáneo.

La obra toma como punto de partida la primera y única visita que realizó uno de los historiadores de la arquitectura más reconocidos de la segunda mitad del siglo XX al país, más concretamente a Buenos Aires y Rosario, durante una semana de agosto en 1981. Llegó invitado por Jorge Glusberg, entonces director del Centro de Arte y Comunicación (CAYC), para dictar un curso allí en plena Dictadura. El viaje se convierte en la excusa para repasar la trayectoria intelectual de Manfred Tafuri, y el impacto que causaron su figura y su obra en un grupo de historiadores argentinos consolidado como tal a partir de ese episodio.

El libro se organiza en tres secciones: Documentos, Artículos y Apéndice. La primera recoge una serie de testimonios que se desprenden directamente de la visita (dos entrevistas y una conferencia). La segunda reúne seis artículos en los que se problematizan diferentes aspectos del viaje, de la obra

Cecilia Durán

Instituto de Estudios sobre la Historia y la Tecnología. Centro de Historia Intelectual. Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina.

Publicado el 28 de junio de 2021



de Tafuri y de la construcción institucional llevada adelante con otros colegas en el Departamento de Historia de la Arquitectura (DSA) del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia (IUAV). El apéndice contiene tres entrevistas que dio Tafuri a medios públicos durante su visita y una serie de cartas enviadas a Jorge Francisco Liernur, su primer discípulo argentino y único contacto en el país al momento del viaje.

El prólogo es un texto colectivo en el que los siete autores presentan los principales interrogantes y las certezas que operaron como detonantes para emprender esta producción coral. Entre los primeros se encuentran las preguntas acerca de las causas que motivaron el viaje. ¿Por qué Tafuri viajó a Argentina? ¿Qué Tafuri? ¿Qué Argentina? Entre las segundas está la convicción de que su presencia constituyó un evento singular -incluso tal vez un *shock*, para ponerlo en términos tafurianos- que conmovió las estructuras del ambiente cultural e intelectual porteño transitado por este grupo de jóvenes arquitectos y arquitectas en vías de transformarse en historiadores.

En esta introducción, también se desarrollan algunas claves de lectura para aproximarse a la presencia de Tafuri “en y desde Argentina”. Sus autores proponen una serie de “órbitas” en torno a la visita a partir de las cuales reagrupar estos mismos contenidos. La primera órbita es la más cercana al evento en cuestión y coincide con la sección “Documentos”. Se trata de una selección de fuentes orales que permiten restituir las conversaciones entre Tafuri y sus discípulos argentinos. La segunda órbita, que rodea a ese primer grupo central de documentos, se compone de dos artículos que se ocupan específicamente de la visita como viaje intelectual. El texto de Mercedes Daguerre inscribe su llegada a Buenos Aires en el contexto más amplio de la biografía intelectual del historiador italiano. Mientras que Adrián Gorelik y Graciela Silvestri exploran las condiciones que hicieron posible la recepción de sus ideas en el invierno argentino de 1981. El artículo de Liernur describe una tercera órbita que se ocupa de la relación centro-periferia en sus escritos. Por último, en una

cuarta órbita, Fernando Aliata, Anahi Ballent y Alejandro Crispiani retoman diferentes temas y problemas de la obra de Tafuri relevantes para su lectura en y desde Argentina: el método de investigación policéntrica, la historia de la vivienda y la crítica, respectivamente.

En Argentina: conversaciones

Los testimonios iniciales son ante todo conversaciones. La primera fue una charla con un grupo de investigadores nucleados en torno a Liernur y tuvo lugar en el CAYC durante la visita a Buenos Aires en 1981. La segunda es una entrevista que mantuvo con Daguerre y Giulio Lupo (entonces sus alumnos en el IUAV), ya en Venecia en el otoño de 1983. Ambas entrevistas habían sido publicadas en *Materiales*, la revista editada por el grupo entre 1982 y 1985.¹ La tercera intervención corresponde a la traducción y transcripción de la conferencia sobre “Lo clásico y lo moderno” que dictó Tafuri en Rosario y que hasta el momento permanecía inédita. En conjunto, estos tres documentos constituyen fuentes fundamentales para comprender sus ideas, sus posiciones historiográficas y su experiencia institucional al frente del DSA desde un registro diferente, más accesible y menos hermético del que ofrece su obra escrita.

Una de las hipótesis que atraviesa el libro es que la llegada de Tafuri a Buenos Aires se produjo en un momento bisagra de su trayectoria intelectual. Un período de cambio que había comenzado a transitar hacia fines de los años 1970 y que ya a comienzos de los 1980 se percibía como el inicio de un nuevo ciclo en su obra que se extendió hasta su muerte en 1994. Varias de las cuestiones que fueron constitutivas de esa transformación aparecen explicitadas en estas conversaciones iniciales. En la primera entrevista Tafuri planteaba que la “crítica a la ideología” ya no le interesaba. El concepto de ideología, entendido en términos de “falsa conciencia” implicaba, por oposición, la existencia de una conciencia “verdadera” que le resultaba contradictoria. En cambio, encontraba más adecuado el concepto de “representaciones” entendidas como

construcciones sociales para aproximarse a las obras y a la producción cultural desde una perspectiva histórica y comprender así sus relaciones con las instituciones y la política.

En la segunda entrevista se explayó sobre su experiencia académica en el DSA del IUAV, donde también reconocía un momento de cambio respecto de los convulsionados años 1970. Luego de un período de experimentación en el que junto a sus colegas (Massimo Cacciari, Francesco Dal Co, Giorgio Ciucci, Georges Teyssot, Franco Rella, entre otros) habían intentado renovar las anquilosadas estructuras universitarias a través de la organización departamental, el nuevo objetivo que perseguían era producir un cambio de orden disciplinar para la historia de la arquitectura. Este diálogo permite comprender las críticas de Tafuri a la historia “operativa” desde una perspectiva situada en el propio debate italiano. La batalla que se libraba allí era por evitar que la enseñanza de la historia quedara subsumida como mero instrumento de la restauración. Desde Venecia, proponían una historia “que no debe producirse más que a sí misma.” (p. 61). Esta postura se sustentó con la formación de estructuras de investigación, y en particular con la creación del Doctorado. Con esta apuesta por una formación académica rigurosa y autónoma respecto de las herramientas del proyecto y las “apologías del presente”, Tafuri se distanciaba de la propia tradición de la historia de la arquitectura en Italia (Zevi y Argan). Al mismo tiempo, definía sus propios instrumentos de análisis en relación con los debates de la historia *tout court*: los historiadores franceses de *Annales* y la historia de las mentalidades, las relecturas de Marx, sus críticas a Foucault, y los aportes de la “tradición negativa” que encontraba en las obras de Benjamin, Nietzsche, Simmel y Freud, entre otros.

La conferencia rosarina buscaba contrastar las matrices del pensamiento clásico y el pensamiento moderno a partir de sus materializaciones en el espacio de la ciudad y en las representaciones artísticas. Sin embargo, en el desarrollo de la argumentación se hace evidente el mayor interés de Tafuri por

el análisis del Renacimiento en este nuevo ciclo de su trayectoria intelectual. Esto se plasma especialmente en la elección de los ejemplos que utiliza para demostrar sus hipótesis. Las “fracturas de lo moderno” se daban por conocidas y en cambio el nudo de la conferencia giró en torno a la unidad, la linealidad y la armonía perseguidas por el pensamiento clásico. A pesar de su resistencia a las direcciones operativas y las “apologías del presente”, en sus análisis filológicos de las fuentes puede encontrarse una contestación a los debates del “posmodernismo”, es decir a lo que él consideraba como una interpretación demasiado reduccionista y superficial tanto de “lo clásico” como de “lo moderno”.

El libro en su conjunto destina casi un tercio de sus páginas a la recopilación de fuentes orales. Como señaló Alessandro Portelli, “las fuentes orales nos dicen no sólo lo que hizo la gente sino lo que deseaba hacer, lo que creían estar haciendo y lo que ahora piensan que hicieron.” (1991, p. 42). Estos documentos junto con las entrevistas y las cartas presentadas en el apéndice restituyen la subjetividad del hablante, en este caso Tafuri, al mismo tiempo que informan sobre el grupo que lo recibió, que en este libro también está narrando su propia historia.

Desde Argentina: órbitas y constelaciones

Presentadas las conversaciones, los primeros dos textos de la sección artículos avanzan sobre distintas lecturas posibles en torno a la visita. Daguerre se sumerge en la biografía intelectual de Tafuri para indagar sobre los problemas que lo ocupaban en los años que rondaron el viaje. Con ese objetivo, retoma y profundiza varias de las cuestiones planteadas en aquellos diálogos iniciales. Por un lado, las implicancias teóricas y metodológicas que conllevaba el pasaje de la “crítica de la ideología” al concepto de “representación”. Por otro lado, el abandono de los temas “contemporáneos” y la atención concentrada en Venecia y el Renacimiento a partir de los años 1980 como una estrategia para explotar la renovación de sus propios instrumentos

histórico-críticos. Lejos de tratarse de un nuevo “tema” (ya que de hecho Tafuri trabajó sobre el Renacimiento durante toda su carrera), la elección de Venecia como objeto de estudio es interpretada por Daguerre como la posibilidad de explorar fuentes inéditas, nuevos modelos teóricos y nuevas categorías de interpretación. A comienzos de los 1980, teoría y práctica convergieron en la ejecución del *progetto storico* delineado por Tafuri en 1977². El fin último que perseguía era colocar a la historia de la arquitectura “al mismo nivel que todas las demás historias”. Daguerre logra identificar aquellos aspectos novedosos que aparecen en esta última fase de su trabajo, y a la vez rescatar las continuidades que permiten ligarla a otros momentos de su trayectoria. Aquello que los vincula es el invariable interés por los conflictos de poder plasmados en los objetos de estudio.

Gorelik y Silvestri se colocan del otro lado del espejo para analizar cuáles fueron las condiciones de recepción del visitante y sus ideas en el invierno argentino de 1981. Con este propósito se interrogan acerca del estado del debate disciplinar y buscan trazar un mapa de las transformaciones que atravesaba la cultura arquitectónica argentina en esos años. A pesar del clima represivo impuesto por la Dictadura, los autores entienden la llegada de Tafuri como parte de un proceso de repolitización del debate público del que la arquitectura también formó parte. En términos más específicamente disciplinares, identifican un momento de apertura hacia los debates internacionales, luego de un largo periodo de desacople. El viaje se presenta como un emergente de ese cambio y como un episodio que contribuyó a consolidarlo. El texto revisa cuáles fueron las corrientes internacionales cuyas propuestas impactaron con más fuerza en el campo local. Al mismo tiempo, explora cuáles fueron los canales de circulación que esas ideas encontraron para desplegarse en un contexto adverso: figuras, instituciones, emprendimientos editoriales, espacios alternativos de reflexión y debate colectivo. En este marco, La Escuelita se presenta como un sitio clave de la renovación disciplinar, junto

con otras instituciones como la Sociedad Central de Arquitectos y el CAYC. El escenario de renovación en el campo teórico-crítico de la disciplina es contrastado con las escasas novedades que presentaba la historiografía de la arquitectura en el mismo período. Es allí donde la visita de Tafuri se presenta como un parte-aguas para la escena local, en tanto resultó determinante para la creación de una corriente alternativa a las tradiciones historiográficas dominantes. Una corriente que, tal como lo habían hecho Tafuri y sus colegas, se propuso llevar a cabo un programa de investigación histórica vinculándose con los debates y los problemas de la historiografía *tout-court*.

Liernur recorre una tercera órbita en la que se ocupa de analizar las tensiones en torno al paradigma centro-periferia en los escritos de Tafuri. El texto parte de lo que a priori se presenta como una falencia en su obra: el desinterés con el que tanto él como Dal Co se aproximaron a la contribución de los latinoamericanos en *Arquitectura contemporánea*. Las preguntas por las razones de aquel abordaje superficial conducen a una indagación sobre “la geografía de la mirada del autor” (p. 149) para comprender las ausencias, presencias y diferencias de intensidades en sus análisis. Liernur considera que esta limitación no se trató de un error producto del desconocimiento, sino que formó parte de una construcción teórica. Sostiene que la postura de Tafuri frente al paradigma C-P no fue estática y que la espacialidad de su mirada histórica atravesó cambios importantes a lo largo de su trayectoria. En este marco, *Arquitectura contemporánea* es interpretada como una obra bisagra, en la que se expresa la fórmula más rígida de ese paradigma (la que concibe al centro como emisor activo y a la periferia como receptor pasivo) y que al mismo tiempo, en su búsqueda fallida de universalidad, preanuncia un cambio en su espacialidad intelectual. La rigidez es explicada en relación a la militancia comunista de Tafuri en los setenta y a las ideas *operaístas* a las que adscribía en el contexto del debate de la izquierda italiana. Mientras que las

razones de la apertura hacia un modelo más flexible y permeable al rol activo de las “periferias” son rastreadas en diferentes sedes: personales, políticas, intelectuales, sociales. Nuevamente, la etapa que se abre entre fines de los 1970 y comienzos de los 1980 en su obra, en coincidencia con su visita a la Argentina, es presentada como un momento de cambio después de la crisis. En este caso, de ampliación del campo de visión histórico, de cuestionamiento del “centro”, de una nueva forma de comprender la capacidad de resistencia y diálogo de las “periferias”, en definitiva, de la experiencia creativa implicada en ese contacto.

En la última y cuarta órbita, tres artículos analizan diferentes líneas de trabajo del historiador italiano que fueron reelaboradas por sus discípulos argentinos. Aliata indaga sobre la investigación policéntrica, un método de producción de conocimiento que constituye para este autor el principal legado del último Tafuri. El texto retoma algunas cuestiones que aparecen en las fuentes de la sección Documentos y que también forman parte de la biografía intelectual delineada por Daguerre. En este caso, lo que se busca es comprender los nuevos caminos hacia los que se abre su producción particularmente en este último tramo de su trayectoria a partir del contacto con nuevas ideas y corrientes historiográficas: su aproximación crítica a los historiadores franceses de *Annales*, la influencia y su propio aporte a la corriente de la microhistoria italiana, el impacto de las ideas de Michel Foucault sobre su trabajo y el de sus colegas en el IUAV. La renovación de los instrumentos críticos y la incorporación de nuevas metodologías no implican para Aliata el reemplazo de todo lo anterior, sino que por el contrario, los recursos parecen sumarse y contrapesarse en el despliegue de una constelación histórica cada vez más compleja. De esta manera, microhistoria y larga duración no se cancelan sino que se complementan para abordar la modernidad en su conjunto, rastreando los inicios en el ciclo humanístico abierto con el Renacimiento. La idea de la historia que subyace es la de una construcción que se sabe

arbitraria e inestable, que busca combatir esa precariedad a través de la sofisticación de sus interpretaciones en la combinación de análisis históricos que abarcan diversas escalas, problemas y representaciones. Lo que pone de relevancia el artículo de Aliata es que la *ricerca* policéntrica no fue apenas una renovación en términos metodológicos o de influencias intelectuales, sino que constituyó el punto de llegada de una trayectoria singular como la de Tafuri, marcada por la erudición y la implacable autocrítica. Se trató de un momento en el que logró articular nuevos instrumentos y perspectivas con hipótesis de trabajo de más largo aliento.

Ballent toma como eje la historia de la vivienda y el habitar moderno para analizar las diferentes miradas y perspectivas aportadas por el grupo veneciano que resultaron fundamentales para la renovación de los estudios locales sobre el tema. La imagen de la constelación sirve en este caso para graficar el desarrollo de diferentes líneas de reflexión sobre los problemas que planteaban la vivienda, la casa, el habitar y lo doméstico, que convergían en el espacio institucional e intelectual del DSA, pero que al mismo tiempo daban cuenta de interrogantes, referentes e instrumentos diversos que el texto busca distinguir. Concretamente se reconocen tres perspectivas distintas: la de Tafuri, abocada a la relación entre vivienda, ciudad y política, y al rol ocupado por las vanguardias en ese proceso de producción de arquitectura y ciudad modernas; la de Dal Co, atravesada por su interés en el pensamiento alemán sobre las relaciones entre modernidad y metrópolis, y las continuidades y rupturas que allí se planteaban respecto de la idea tradicional de habitar; por último, la de Georges Teyssot, marcada por sus lecturas de Foucault y su incorporación crítica a una historia sobre los “modos de habitar”. A la vez que se desarmen las diferencias de problemas y enfoques abordados por cada uno de estos autores, el texto se interesa por comprender cómo operó la recepción de esas ideas en el campo local. Ballent señala es que esas diferencias no fueron advertidas inicialmente por el grupo de argentinos, quienes en los 1980 percibieron

esa producción como homogénea. Otra de las cuestiones que emerge es que esa operación de recepción se produjo en el marco de una renovación más amplia. El grupo de estudios sobre la arquitectura y la ciudad se relacionó con historiadores sociales y culturales quienes también estaban inmersos en un proceso de renovación disciplinar. Con la ampliación del campo de interlocutores, la constelación de la casa desde la periferia incorporó otras líneas de reflexión que densificaron el modelo veneciano, en una operación que resultó clave para desbordar los propios límites disciplinares de la arquitectura.

El texto de Crispiani que cierra la sección artículos es tal vez uno de los trabajos en el que más se desarrolla el análisis filológico tan caro a Tafuri y, al mismo tiempo, es el que presenta una de las miradas más descarnadas sobre su obra. El autor se aboca a analizar las imágenes y las metáforas con las cuales el historiador italiano construía sus argumentaciones y expresaba la radicalidad de sus posicionamientos. La imagen central sobre la que se erige el texto fue narrada por Tafuri durante la conversación colectiva que mantuvo con el grupo argentino en Buenos Aires. Esta pretendía graficar el papel de la crítica ofreciendo –tal como lo define Crispiani– “una imagen cruel”: un arquitecto que está en una habitación que se inunda y está por ahogarse hasta que se da cuenta (a través de la crítica) de que la habitación no existe. A partir de ella, explora una serie de fuentes de su pensamiento diferentes a las ya revisadas en los artículos anteriores. Se trata de referencias en las que la literatura se confunde con la filosofía y la teoría. La violencia, el carácter destructivo y despiadado son otras de las características que vinculan a estas lecturas, que van desde el teatro de la crueldad de Antonin Artaud hasta la obra del Marqués de Sade. El autor analiza una serie de “imágenes hermanas” a la de la entrevista que se despliegan en distintas partes de su obra para graficar las implicancias de la labor crítica en la producción arquitectónica y en la narración de su historia. Además, señala la tensión que subyace en la producción de Tafuri

entre su idea del genio creador (arquitecto y/o crítico) individual y revolucionario, y su interés por reconocer los procesos de trabajo colectivos producidos a lo largo de períodos más extensos. En buena medida, el libro en su conjunto contribuye a problematizar esta tensión entre la obra y la figura de un crítico genial (en principio la de Tafuri, pero por momentos también la de su alter ego argentino, Liernur) y las formas colectivas de producción del conocimiento ensayadas tanto en Venecia como en Buenos Aires, que consolidaron y multiplicaron aquellos aportes individuales.

La periferia en el centro

En agosto de este año se cumplirán cuarenta años de la visita que el libro conmemora. Algunos interrogantes de los que planteó Tafuri en Argentina a comienzos de los 1980 parecen no envejecer. Sus observaciones respecto de los sistemas de poder que se inscriben en nuestro lenguaje cotidiano resuenan hoy con los debates contemporáneos sobre el lenguaje “inclusivo”. Su abierto rechazo a la historia global y su apuesta por la producción de conocimiento desde una perspectiva situada también podrían pensarse hoy en relación a las últimas modas académicas y las discusiones historiográficas que estas suscitaron. En términos más amplios, la propuesta de Tafuri de escribir una historia de la arquitectura capaz de dialogar con y de operar en el campo de la historiografía *tout court* (postura que, como muestra el libro, constituyó uno de sus mayores legados) sigue confrontando con otras perspectivas que sostienen la autonomía disciplinar. En este sentido, sus recomendaciones respecto de cómo elegir un tema de investigación –allí “donde uno intuya que existe un nudo que no es exclusivamente arquitectónico” (p. 40) – y sus advertencias sobre los riesgos de enfrascarse en “las pequeñas particularidades historiográficas propias de la arquitectura” (p. 185) conservan plena vigencia para aquellos investigadores que se aventuren a explorar el camino abierto por el historiador italiano.

Lo que no permaneció igual en estos casi cuarenta años es la posición del grupo argentino en el campo de la historiografía de la arquitectura. Aquellos jóvenes entusiastas que lo recibieron y se declararon sus “émulos” consolidaron sus propias trayectorias como historiadores, y aquella corriente alternativa a las dominantes que inauguraron a principios de los 1980 ocupa hoy un lugar indiscutido en el centro del debate y la producción histórica. El libro da cuenta de la relevancia que tuvieron Tafuri y el grupo veneciano en ese derrotero, que no se limitó a un aporte de ideas, perspectivas e instrumentos de análisis histórico, sino que también fue un modelo en términos de construcción institucional, esto es, de desarrollo de un programa de investigación conjunto, de creación de espacios de formación, debate y difusión de sus ideas. Al mismo tiempo, el libro muestra que esa recepción de Tafuri no se produjo en el vacío, sino que por el contrario, se dio en un momento de apertura hacia nuevos autores y corrientes teóricas, y de importante renovación del campo cultural en su conjunto.

Este trabajo colectivo construye su propia versión de la investigación policéntrica, conjugando perspectivas y herramientas de diversa procedencia: la historiografía, la historia intelectual, la historia reciente; el método biográfico, los estudios de circulación de ideas, el análisis filológico, entre otras. Los caminos oblicuos que la obra transita constituyen un aporte fundamental para los estudios sobre Tafuri, y también abren nuevas vías para indagar sobre un capítulo de la historiografía de la arquitectura en Argentina cuya historia recién comienza a escribirse.

Notas

¹ La colección completa de la revista *Materiales* ha sido digitalizada recientemente por el HITEPAC y se encuentra disponible online en: <http://hitepac.fau.unlp.edu.ar/publicaciones/materiales-del-departamento-de-analisis-critico-e-historico/>

² Publicado primero como artículo en la revista *Casabella* 429 (octubre 1977) y luego en su versión ampliada como introducción de *La sfera e il labirinto* (1980).

Referencias**195**

Portelli, A. (1991). Lo que hace diferente la historia oral. En Schwarzstein, D. (Ed.). *La historia oral*, (pp. 36-52). Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Cecilia Durán

Doctoranda Universidad Nacional de Quilmes. Mg. en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Torcuato Di Tella. Arquitecta, Universidad de Buenos Aires. Docente investigadora en el área de Historia de la Arquitectura. Instituto de Estudios sobre la Historia y la Tecnología (IESCT) y Centro de Historia Intelectual (CHI). Universidad Nacional de Quilmes. Roque Sáenz Peña 352, Bernal, Buenos Aires, Argentina.

durancecilia@gmail.com



Reseña de

Salvatore Settis. (2020). *Si Venecia muere*. Madrid: Turner Noema, 190 páginas.

196

El mes de junio de 2020 la editorial española Turner Noema publica la obra *Si Venecia muere*, escrita por el arqueólogo e historiador italiano Salvatore Settis. El libro recopila un conjunto de artículos y conferencias impartidas por el mismo autor durante la última década, que en su conjunto conforman un alegato a la idea de ciudad viva y vivida. En la página 16 de la presente edición aparece por primera vez la palabra turista, aludiendo a la cantidad de visitantes anuales que recibe Venecia (concretamente, 30 millones, que representan una relación de 600 turistas por cada habitante permanente). Así, el libro plantea una interesante crítica al desarrollo turístico de las ciudades históricas y sus impactos demográficos y socioculturales, aunque no atribuye de forma exclusiva al turismo la deriva y pérdida de identidad urbana. Esta es una cuestión relevante, puesto que Settis no reduce al turismo toda la responsabilidad del cambio urbano, más bien lo interpreta como causa y efecto a la par. La crítica al turismo, y sobre todo a la monocultura turística que vacía Venecia de venecianos y supedita a su población al servilismo, es muy severa, pero no conforma el eje central de su análisis y reflexión; en realidad, Settis articula un ejercicio analítico mucho más amplio y complejo a propósito de la transformación urbana y urbanística de Venecia.

Si Venecia muere nos habla de la parte invisible de las ciudades (su alma) y de la parte física (su cuerpo), recuperando la imagen de Calvino; nos habla de los proyectos arquitectónicos grandilocuentes y de su papel como exponentes de poder en un mercado global

Saida Palou Rubio

Grup de Recerca en Patrimoni Cultural de Catalunya (GRPRE) Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural

Publicado el 28 de junio de 2021



Obra de acceso abierto distribuido bajo una licencia Creative Commons Attribution (CC BY)
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



neoliberal; nos habla de la fuga de vecinos y de la pérdida de memoria colectiva e identidad compartida; nos habla de la urbanidad como bien común de sus ciudadanos y del patrimonio cívico como capital que debe transferirse a las generaciones venideras, puesto que de ello depende la dignidad social y el desarrollo individual, apunta Settis; el libro nos ofrece una perspectiva y comparativa global de distintos casos y modelos urbanos y periurbanos útiles para interrogarse sobre Venecia. En suma, el libro nos presenta la idea de una ciudad que sufre (incluso agoniza o muere, como su título denuncia) en su lucha contra la mercantilización, la especulación y la banalización. Venecia es paradigmática y singular en todos estos aspectos, razón por la cual el libro se fija especialmente en lo que acontece en ella. Settis afirma que Venecia es una máquina para pensar la idea de ciudad y el ejercicio de ciudadanía. Cabe destacar que el autor se sirve de distintas perspectivas y disciplinas de las Ciencias Sociales y Humanidades, tales como la Historia, la Geografía, la Demografía, la Arquitectura, la Antropología, la Sociología, la Filosofía, la Economía, y por supuesto los estudios urbanos y patrimoniales. En realidad, la Venecia turística solo puede ser comprendida desde la interdisciplinariedad y la complejidad teórica.

El estudio de Settis plantea por lo menos tres interrogantes fundamentales: ¿Hasta qué punto el mercado turístico global se desarrolla al margen de las injerencias del estado y de las acciones de resistencia de los colectivos sociales?, ¿Cuál es el papel del turismo en los procesos de reestructuración urbana y urbanística de las ciudades históricas?, ¿En qué medida el valor de mercado de las ciudades provoca la desaparición del valor de lo común y de sus habitantes? Estas y otras cuestiones están a la orden del día en los análisis críticos del turismo urbano. Paradojas de la historia, el libro de Settis se publica en un contexto de pandemia mundial en el que Venecia se ha vaciado de turistas; lo que parecía a todas luces imposible y deseable para algunos, se ha convertido en una distopía histórica y pone en evidencia hasta qué punto

la realidad puede ser reversible. En este sentido, esperamos que Settis nos proponga muy pronto su interpretación a propósito de la situación actual y los desafíos que conlleva, especialmente ante los discursos públicos que abogan por el turismo como oportunidad para rescatar la economía de las ciudades afectadas por la pandemia y salvaguardar el patrimonio -tema al que me referiré más adelante.

El autor asume la premisa que el turismo es una industria que destruye su propio objeto de deseo, puesto que en la medida que el turista visita y consume lugares, los depreda. De acuerdo con Settis, el turista contemporáneo es un individuo que viaja por el mundo sin curiosidad cultural: no mira, no se sorprende, reduce la historia de los lugares a una marca comercial y está más interesado en la cantidad que en la calidad de sus experiencias y conocimientos. Settis utiliza la categoría de "turismo visto-y-no-visto" para referirse al visitante efímero de los destinos globales, a los que no logra conectarse. El turista de masas se contrapone a la figura del viajero del Gran Tour, que apreciaba y respetaba profundamente la vida de los lugares que recorría. Sin mencionarlos, Settis bebe de las teorías sobre la identidad del turista moderno propuestas por Dean MacCannell y John Urry, entre otros, e incluso de la posmodernidad de Zigmunt Bauman, quien confería al turista una identidad inestable y confusa. Para Settis el turista de masas contemporáneo es una figura que recorre el mundo de forma compulsiva y desinteresada. Sin embargo, aquello que más preocupa al autor de *Si Venecia muere*, no es como el turista mira los destinos, sino como los gestores de los destinos miran al turista visto-y-no-visto, pues se lo confunde con un don del cielo.

La ciudad construida y habitada es el objeto principal de reflexión que nos propone Settis en esta obra. De hecho, el autor se refiere a la ciudad actual, que tiene sus orígenes en la modernidad y que incorpora las ideas de *civitas* (el espacio ciudadano, las relaciones entre sus habitantes), la idea de *polis* (el espacio de acción política y gobierno) y la idea de *urbs* (el espacio construido y físico).

Si Venecia muere podría inscribirse en la literatura crítica sobre urbanismo, ya que dedica una parte importante de su reflexión a discutir los modelos arquitectónicos y urbanísticos globales y sus múltiples afectaciones sociodemográficas. Settis tiene muy presente la interpretación simbólica de los proyectos arquitectónicos; así, nos invita a pensar sobre la existencia de una dimensión funcional y otra de ideológica en la mayoría de los proyectos arquitectónicos ostentosos, como la construcción de edificios de gran altura de los cuales se desprende siempre un mensaje de poder, modernidad e incluso virilidad, sostiene el autor. En efecto, desde hace varias décadas la arquitectura moderna se ha convertido en un aparato al servicio de la promoción e internacionalización de la ciudad, y por ende en un instrumento de poder para las ciudades que compiten en un mercado global. Settis nos habla de la densificación, la verticalidad y la tendencia a la homogeneización que lleva a muchas ciudades a perder su población y su singularidad.

Settis se preocupa tanto por las afectaciones al cuerpo físico de la ciudad como a su alma, argumentando que la ciudad turística sucumbe a las formas neoliberales del capitalismo y perjudica negativamente a sus ciudadanos. La población de Venecia se desplaza a la periferia, el centro se traslada al margen, “hacia una tierra firme periférica que se ha esparcido como una mancha de aceite” (Settis, 2020, p. 111). Tal y como el lector puede esperar, *Si Venecia muere* confluye con las tesis de Henri Lefebvre sobre el derecho a la ciudad, que se basa en el reconocimiento del bien común y que está intrínsecamente relacionado con el derecho al trabajo digno: “en Venecia el trabajo no puede limitarse a la monocultura del turismo, ha de ser digno del enorme capital cívico que la ciudad ha acumulado a lo largo de los siglos” (Settis, 2020, p. 131). La ciudad desprotegida es aquella en la que las autoridades políticas la ceden a los intereses del mercado. El valor de mercado de la ciudad arremete contra el valor de lo común, o sea, contra el capital cívico. Settis abre heridas: la desposesión de la ciudad, la resignificación de ésta y la pérdida

de afección y de memoria colectiva por parte de sus habitantes son algunos de los problemas más candentes (y no siempre más aparentes) de las ciudades turísticas. Así, la ciudad turística simplifica su discurso e imagen, estratifica la historia, impone memorias temáticas fáciles de mercantilizar y aleja la población de sí misma, hasta el punto que la ciudad se convierte en un producto que los propios ciudadanos ya no reconocen como propio.

El libro expresa una preocupación enorme por la salvaguarda del patrimonio cultural de la ciudad, ya que su exposición turística (a causa de su valorización económica) lo pone en peligro. El autor critica el hecho que en Italia no existe una política de valorización de los valores *inmateriales* del patrimonio *material* y lamenta que se lo considere fundamentalmente como una mina, o sea, como un bien de mercado. En este sentido, el autor propone una reflexión muy crítica de las actuaciones de comercialización que se llevan a cabo, así como las de conservación patrimonial; considera que la paradoja de la conservación es que nada se conserva ni se transmite si permanece inmóvil o estancado. Settis aboga por la transformación y se posiciona en contra de la hibernación de los paisajes culturales y monumentales. Esta cuestión es muy interesante, ya que el autor nos invita a reflexionar hasta qué punto las ciudades turísticas, especialmente las históricas y con alta densidad patrimonial, no pueden convertirse en meros escenarios estáticos en las cuales sus elementos patrimoniales sean simples piezas inanimadas. Settis defiende la idea de un espacio en movimiento, dinámico, y en constante transformación, como quizá no podría ser de otra manera.

Settis también conduce al lector por otra senda de reflexiones relativas a la identidad y singularidad de las ciudades turísticas globales, advirtiendo la paradoja que, mientras Venecia se reproduce y se refracta (existen muchas copias e invenciones venecianas en distintos países), la auténtica Venecia se vacía de venecianos. Venecia no es una ficción, pero corre el peligro de perder identidad y singularidad. La Venecia acuática y terrestre es un texto único e irrepetible resultado de una

historia y unas relaciones sociales que definen su peculiar biografía. Si cambian las relaciones y su devenir, también lo hará su identidad y peculiaridad.

La lectura de *Si Venecia muere* puede causar incomodidad y aturdimiento al lector, especialmente si es sensible a los temas socioculturales y patrimoniales. Quizá esta sea una de las intenciones del autor: concienciar y denunciar aquellas situaciones en las que, en nombre del progreso económico, los intereses del mercado y la modernidad, se perjudica la vida urbana. Desde la perspectiva de Settis Venecia está en declive. La apuesta de las instituciones públicas y de los sectores empresariales para seguir llenándola de turistas, lejos de salvarla la perjudica aún más: "el flujo turístico se utiliza para legitimar cualquier infamia, como si la ciudad hubiera sido construida hace siglos para los turistas y no para los ciudadanos, como si quien visita

Venecia tuviera que vivirla como un escenario, en lugar de apreciar, en primer lugar, el civismo de sus habitantes y el sabor de una extraordinaria cultura urbana" (Settis, 2020, p. 135).

El libro nos permite reflexionar sobre los efectos del turismo de masas en las ciudades patrimoniales y advertir los síntomas de *veneciación* que pueden experimentar otros centros urbanos. *Si Venecia muere* emite un mensaje de alerta contra los efectos derivados de la mercantilización de las ciudades, su patrimonio cultural y su capital cívico: pero lejos de presentarse como un texto trágico, la obra sirve para sedimentar una consciencia crítica y profunda y alentar responsabilidades políticas, empresariales y ciudadanas. *Si Venecia muere* es una defensa a un modelo de ciudad más urbana y menos urbanizada, y, al fin y al cabo, un testimonio paradigmático del turismo de masas del siglo XXI.

Saida Palou Rubio

Dra. Antropología Social y Cultural. Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural. Grup de Recerca en Patrimoni Cultural de Catalunya (GRP) 2017 SGR 00835 i CERCA Programme, Generalitat de Catalunya Edifici Pia Almoina. Plaça de la Catedral, 8, 3a planta - 17004 Girona (Catalunya)

saida.palou@udg.edu

<https://orcid.org/0000-0003-4145-8133>



Reseña de

Jean-Louis Cohen (2014). *L'architecture au XX^e siècle en France. Modernité et continuité*. París: Éditions Hazan, 280 paginas.

200

El libro del arquitecto e historiador de la arquitectura Jean-Louis Cohen¹ (1949-) tiene su origen en los cursos y seminarios dictados desde 1994 en el Institute of Fine Arts de la New York University – NYU, institución donde ha ocupado desde entonces la cátedra Sheldon H. Solow Professor in the History of Architecture.² Sin embargo, la materialización de este vasto proyecto editorial sobre la historia de la arquitectura francesa del siglo XX, tomó verdadera forma más tarde, a partir de 2002, gracias a la invitación formal de la editorial londinense Reaktion Books para escribir el volumen dedicado a Francia que haría parte de la colección “Modern Architectures in History”. Simultáneamente a la versión en inglés, la iniciativa de la prestigiosa Éditions Hazan impulsó la realización de esta versión en lengua francesa.

Testigo y parte del tumultuoso proceso de renovación de la enseñanza de la arquitectura en Francia tras la disolución en 1968 de la sección de Arquitectura de la École nationale supérieure des beaux-arts (ENSBA), Jean-Louis Cohen se ha erigido como figura central en el proceso de consolidación de una verdadera cultura de la investigación en arquitectura, liderando misiones tan importantes como lo hizo por ejemplo, entre 1998 y 2003 con el proyecto de creación de la Cité de l’architecture et du patrimoine en París.³

En *L’architecture au XX^e siècle en France. Modernité et continuité*, los nueve capítulos que la componen dan cuenta de un largo siglo XX francés –desde 1889 hasta 2013– sembrado de complejidades y de contradicciones. Los títulos de los capítulos resultan tan sintéticos como esclarecedores

Andrés Avila Gómez

Centre de recherche en Histoire culturelle et sociale des arts. Université Paris I Panthéon-Sorbonne, France.

Publicado el 28 de junio de 2021



de sus contenidos: *Des féeries métalliques aux orages d'acier; Une modernité élitiste; Réforme sociale et modernité; Guerre et reconstructions; Langages et techniques de la Haute croissance; Une modernisation étatique; Catharsis et renouveau; Monuments publics et invention architecturale; Depuis 2000: la dissipation du modèle français?*⁴ En cada uno de ellos Cohen identifica aquellas generaciones cuyas actividades jalonaron a diferentes velocidades y desde diversas esferas (la enseñanza, la edición, la crítica, etc) las transformaciones e innovaciones propias de cada época. Así, la generación de 1900 corresponde a grosso modo a aquella de los alumnos arquitectos de la ENSBA que se consagraron como urbanistas; la generación de 1918, golpeada por los estragos y el trauma de la Gran Guerra, supo reivindicar la apertura del campo profesional para dar cabida a los arquitectos más jóvenes; la generación del Front Populaire aspiraba a favorecer la simbiosis entre modernidad y reforma social; la generación de la Liberación se ilusionó con la idea de construir una Francia totalmente nueva, en lugar de reconstruir aquella de antes de la guerra; la generación de Mayo del 68 intentó romper la monotonía impuesta por una modernidad convertida en religión a manos del Estado, para buscar en cambio un vínculo real y directo con la sociedad; y una generación de fin de siglo seducida por la poderosa contratación pública descentralizada que dio lugar a la aparición de nuevas polaridades culturales en las regiones.

Sin duda, el enorme reto que implica sumergirse en un análisis profundo de la producción arquitectónica francesa concebida desde la Exposición universal que tuvo lugar en París en 1889 hasta aquella visible en los proyectos para el Grand Paris (2008-), inscribe el presente trabajo de Cohen en la galaxia historiográfica que desde el segundo cuarto del siglo XX reúne miradas globales en torno al tema: Henry-Marcel Magne (*L'Architecture*, 1922); Marie Dormoy (*L'Architecture française*, 1938); Maurice Besset (*Nouvelle Architecture française*, 1967); René Jullian (*Histoire de l'architecture en France de 1889 à nos jours*, 1984); Gérard Monnier (*Histoire critique de*

l'architecture en France, 1918-1950, 1990); Jacques Lucan (*France, architecture 1965-1988*, 1989); o Francis Loyer (*Histoire de l'architecture française de la Révolution à nos jours*, 1999), por citar solo los más importantes.

Tema esencial para Cohen, la modernidad es abordada desde una doble perspectiva que privilegia su comprensión como innovación tecnológica y como condición cultural, para reformular finalmente los fundamentos mismos de la modernidad francesa, e identifica las especificidades de esta y su condición permeable dentro del contexto internacional cada vez más y más propicio para las transferencias, circulaciones e intercambios. El vasto análisis realizado por el autor ha sido inspirado y se alimenta en buena medida de sus experiencias directas con protagonistas del relato: Cohen evoca de manera vivaz pero crítica, desde su participación en los cursos dictados por Jean Prouvé y las conversaciones con el maestro, hasta su paso por el atelier de Jean Renaudie, los picnics con Paul Chemetov, y las incontables entrevistas –la mayoría de ellas más informales que metódicas– realizadas a Willy Boesiger, Georges Candilis, Jean Dubuisson, Raymond Fischer, Ernö Goldfinger, Anatole Kopp, Charlotte Perriand, Julius Posener, Henry-Russell Hitchcock, Pierre Vago, o André Wogenscky, entre tantos otros.

El hermoso volumen de *L'architecture au XXe siècle en France. Modernité et continuité* es ampliamente ilustrado con poco más de 300 imágenes a color, lo cual facilita la lectura de un texto que se apoya permanentemente en la iconografía, que incluye principalmente plantas, cortes y elevaciones de los edificios; fotografías exteriores e interiores, actuales y de archivo; y reproducciones de cubiertas y de páginas de publicaciones especializadas de las diferentes épocas.

La minuciosa investigación de Cohen pone de relieve su rol pionero e indiscutible como auténtico *passer* de ideas y de conocimientos, dentro de un medio cada vez más globalizado de investigación en historia de la arquitectura en el cual ha logrado sobresalir desde hace casi cuatro décadas como investigador y

comisario de exposiciones en instituciones públicas y privadas de Europa, Norteamérica y Asia. Y por supuesto, tal y como se constata en la completísima pero selecta bibliografía de este libro, han sido fundamentales para su relato, un gran número de temas y contenidos desarrollados en el marco de la dirección de tesis doctorales y de HDR asumidos por Cohen desde finales de los años 1990 en la Université Paris 8 y en la EHESS;⁵ y cuyos autores sobresalen hoy en día en el panorama de la enseñanza y de la investigación en las Écoles nationales supérieures d'architecture (ENSA) francesas.

Por último, vale la pena señalar que, apoyándose en la estructura y los contenidos de los capítulos que conforman esta obra, Cohen concibió también la serie de conferencias titulada "Architecture et politique en France au XX^e siècle", dictada durante la primavera de 2014 en el Collège de France, en el marco de la cátedra Architecture et forme urbaine.

La lectura de *L'architecture au XX^e siècle en France. Modernité et continuité* se impone como una tarea imprescindible para comprender fenómenos y procesos que no se circunscriben únicamente a una historia nacional, o europea de la arquitectura y el urbanismo del siglo XX, sino que, por el contrario, resultan fundamentales para abordar eficazmente el estudio de cualquier otra realidad histórica que en algún momento haya estado conectada o bajo el influjo del caso francés.

Notas

¹ Obtuvo en 1985 el título de Doctor en Historia del Arte, en la École des Hautes Études en Sciences Sociales – EHESS; y más tarde allí mismo, en 1992, el título de HDR (Habilitation à diriger des recherches) necesario en Francia para dirigir tesis doctorales.

² Ver: <https://www.nyu.edu/gsas/dept/fineart/people/faculty/cohen.htm>

³ Sobre este tema, ver: Jean-Louis Cohen, Claude Eveno. (2001). *Une cité à Chaillot. Avant-première*. París: Les Éditions de l'imprimeur.

⁴ De las maravillas metálicas a las tormentas de acero; Una modernidad elitista; Reforma social y modernidad; Guerra y reconstrucciones; Lenguajes y técnicas durante la prosperidad económica; Una modernización estatal; Catarsis y renovación; Monumentos públicos e invención arquitectónica; Después del 2000: ¿la disipación de modelo francés?

⁵ Entre sus antiguos alumnos, hoy reconocidos investigadores, se encuentran: Catherine Blain, Antonio Bruculeri, Elisabeth Essaïan, Caroline Maniaque, y Juliette Pommier.

Andrés Avila Gómez

Arquitecto, Universidad de Los Andes, Bogotá (Colombia). Magíster en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá (Colombia). Magíster en Ville, architecture, patrimoine, Université Paris 7 Diderot. Doctorando en Histoire de l'Art (École doctorale 441). Investigador asociado, Centre de recherche en Histoire culturelle et sociale des arts – HiCSA, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, París (Francia).

andresavigom@gmail.com

<http://orcid.org/0000-0003-3883-2737>



Resenha de

Angela Lúcia Ferreira, George Alexandre Ferreira Dantas e Yuri Simonini, (2018) (Eds.), *Contra as secas. Técnica, Natureza e Território*. Rio de Janeiro: Letra Capital: INCT/Observatório Metrôpoles, 406 páginas.

O problema do conhecimento encontra-se no cerne do problema da vida.

Edgar Morin

Se a natureza é um objeto, como pode ela tornar-se parceira de um contrato?

Michel Serres

Uma dupla motivação nos reuniu neste dia singular, sete de novembro de 2018. A primeira, o aguardado lançamento do livro “Contra As Secas: Técnica, Natureza e Território”. A segunda, a comemoração dos 20 anos do Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo – HCUrb (vinculado ao Departamento de Arquitetura da UFRN). Encontramo-nos hoje sob os auspícios de ‘uma razão apaixonada’, expressão formulada por Ilya Prigogine (Prêmio Nobel de Química 1917-2003) ao defender o papel desempenhado pela paixão no conhecimento, além dos elementos não racionais. Ao considerar a ciência como um diálogo entre homem e natureza, Prigogine (2009) reafirma que ela (a ciência) faz parte da busca do transcendental, comum a outras tantas atividades culturais como a música, a literatura e a arte em geral, metáfora que sugere para representar a ciência do século XX.

Wani Fernandes Pereira

Departamento de Fundamentos e Políticas da Educação. Centro de Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN, Brasil.

Publicado el 28 de junio de 2021



Logo, nada mais apropriado para essa dupla comemoração do que a escolha de um espaço especial, uma galeria de arte, a Conviv'Art (Núcleo de Arte e Cultura – NAC, localizado no Centro de Convivência Djalma Marinho, Campus Central da UFRN, em Natal), para celebrar uma aliança entre estéticas de pensamentos, ciências, literaturas e artes.

Este encontro e lançamento fugiram às formalidades de eventos dessa natureza na medida em que incluíram um apelo de Angela Lúcia Ferreira e George Dantas – dois dos organizadores e também autores da obra citada – para leitura e apresentação do livro a partir de outros olhares e vozes estrangeiras ao HCurb: o meu, exposto mais adiante, e o de Fernando Wanderley Vargas da Silva, Fernando Mineiro, então candidato a deputado federal pelo Partido dos Trabalhadores, e Maria do Livramento Miranda Clementino, professora titular do Departamento de Políticas Públicas, pesquisadora do Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais – PPEUR/UFRN, e integrante da Rede Observatório das Metrôpoles.

A primeira leitura do livro “Contra as Secas” motivou exercício mnemônico que me permitiu recrutar experiências aproximativas por um viés memorialista. Explico. Ao fazer uma incursão inicial nos temas e conteúdo, recorri a duas publicações que poderiam dialogar com o livro aqui lançado: “História Político-Administrativa da Agricultura do RN – 1892/1930” (Takeya; Lima, 1987) e “Terra e Seca. O Estado Capitalista” (Moura, 1989). A primeira trata do registro parcial de uma pesquisa realizada em nível nacional, tendo por coordenador do núcleo em Natal/RN e um dos autores, Hermano Machado Ferreira Lima, da UFRN.

Aquela experiência no contexto da licenciatura em História contribuiu tanto para realizar outros estudos tendo por lugar os arquivos e museus quanto para minha obsessão pela preservação de documentos em geral, pois testemunhei, ao longo daquela vivência, o descaso para com a história, cultura, memória e conhecimento,

no que se refere aos documentos escritos e visuais.

Aqui me refiro às péssimas condições em que se encontravam os documentos em geral pertencentes às duas instituições matrizes e lócus de tantas pesquisas: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN), localizado no centro da cidade, e o arquivo da Secretaria/escritório do Ministério da Agricultura, naquele período instalado no bairro da Ribeira. Acredito que a escolha da pesquisa desenvolvida posteriormente para o mestrado – “Utilização da FT Feminina na Indústria Têxtil do RN: um estudo de caso”, de 1997 – tenha se transformado também em uma outra bifurcação daquela experiência.

A imersão na leitura do “Contra as Secas: Técnica, Natureza e Território”, tendo por referência os dois registros acima mencionados, proporcionou revisitar o mesmo em outro cenário, além da reificação do discurso de mais um ‘ciclo de secas’ na década de 1970, meio século depois, impondo novas expulsões de trabalhadores rurais despojados de seus meios de produção em ‘busca de melhores condições de trabalho’ em mais uma reorganização cíclica do Capital.

Repete-se e defende-se nos documentos oficiais os mesmos protocolos a favor de um outro período desenvolvimentista e, em uma espécie de eterno retorno, investimentos na produção do algodão tido “como uma matéria-prima” natural da região, o “ouro branco”, ideal para suprir um parque têxtil local, que passa a ser ocupado por empresas do sul e sudeste do país.

Ora, deve-se lembrar aqui que a indústria têxtil nacional entra em colapso financeiro entre as décadas de 1950 e 1960. No caso da antiga fábrica Seridó, nos primeiros anos de instalação e funcionamento, ao consultar parte da documentação referente ao registro dos trabalhadores, pudemos identificar maior contingente representado por mulheres de origem familiar rural, oriundas dos municípios de Pedro Avelino, Angicos e Lages, o que nos levou a inferir a influência da família

Alves, os maiores acionistas, no processo de implantação daquele complexo têxtil.

As outras incursões no campo do estudo e pesquisas sobre as secas ocorreram no período da participação como pesquisadora do Núcleo Temático “A Problemática da Seca no RN” (1988-89), coordenado pela Profa. Terezinha de Queiróz Aranha, encerrando com a curadoria compartilhada da exposição temporária “Guerra às Secas: itinerário de quatro gerações”, realizada na Biblioteca Central Zila Mamede/UFRN, de 26 de novembro a 04 de dezembro de 1992.

A imersão na leitura do “Guerra às Secas” provoca no leitor um impacto a partir dos dois “S” emblemáticos: Secas e Sertão, que demarcam a narrativa e servem aqui como uma Rosa dos Ventos para nos guiar em toda extensão do livro. A “Apresentação”, de autoria de Maria Lúcia Caira Gitahy (Profa. Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP), já nos fornece uma senha de acesso ao aporte e contribuições teóricas e metodológicas explicitadas na “Introdução”, que guia o leitor nos caminhos traçados pelas pesquisas em busca da tríade que nomeia o subtítulo do livro: a técnica, a natureza e o território, representada em um produto cartográfico seminal com o registro da “Região flagelada pela seca de 1877 e a delimitação de caminhos de ferros, projetados e em construção” (elaborado pelo engenheiro André Rebouças, em 1878). É essa tríade o fio condutor que dá forma aos elementos textuais a partir de três macro temas e seus desdobramentos, que apresento à guisa de sinopse. A Parte I: “A Problematização das Secas e do Sertão”, escava camadas profundas para dar conta de uma certa ontologia desse “fenômeno” que se constituiu como emergência conceitual, científica, literária e, por que não, política, disposta no arranjo do Sumário.

O capítulo 1, “Adentrando os sertões: palavras, limites e territórios (das secas)”, aborda algumas das formas de delimitação dos termos, enfatizando as sobreposições de significados que foram se estabelecendo nos diversos tipos de registros literários e técnicos. O capítulo 2, “Uma paisagem impressionadora: geografia

da seca”, narra o fenômeno das secas como elemento crucial para delimitar a própria noção de paisagem de parte significativa do Brasil e o enfrentamento de suas consequências, mobilizando pesquisas e reflexões sobre a necessidade de proteger o meio ambiente. O Capítulo 3, “A delimitação das secas como problema técnico”, explicita o conceito chave do livro, a “dimensão técnica das secas”, à luz do processo histórico de construção do entendimento dos fenômenos climáticos das estiagens como um dos principais obstáculos à constituição do Brasil em nação.

A parte II, “A Construção do Território das Secas”, está constelada em cinco capítulos: o 4, “Do bico de pena ao Blueprint: a formação da Cultura Técnica no Brasil e as Secas do Nordeste (1874-1933)”; o 5, “A construção do território das secas: as vias férreas de comunicação no Rio Grande do Norte (1880-1950)”; o 6, “A construção do território das secas: as obras de açudagem”; o 7, “Disciplinar conhecimentos e regulamentar soluções: a construção dos códigos de Águas e Florestal”; e, fechando essa parte, o 8, “As secas e a ordenação do território do Nordeste (1910-1959)”.

Os temas abordados revelam uma radiografia do processo histórico da emergência dos campos científicos adotados pelas instituições de ensino ainda no período colonial, como as Escolas Militares, seguindo-se a Escola Central do Rio de Janeiro (1856), Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1874) e Escola Politécnica de São Paulo (1893), que estabelecem, ainda no contexto das escolas militares, os preceitos adotados para a formação de civis como Engenheiros-Geógrafos, Bacharéis em Ciências Físicas e Matemáticas ou em Ciências Físicas e Naturais. Pautadas em uma concepção positivista, serão estes fundamentos os pilares da formação de uma *intelligentsia* no país.

Cabe aqui uma digressão no sentido de chamar a atenção do leitor para o segundo item que compõe o capítulo “À Guisa de Conclusão”, que merece um destaque à parte. Intitulado modestamente “Informações acerca

da trajetória dos profissionais mencionados”, esboça um perfil biográfico de 48 nomes de profissionais estrangeiros e brasileiros. Esse esboço nos oferece a oportunidade de conhecer, mesmo que de forma sintética, uma outra cartografia, a da emergência daquela *intelligentsia* referida acima.

A meu ver, trata-se de uma sinalização de uma bifurcação temática de pesquisa que toma corpo no HCUrb, e que certamente extrapolará o modelo de um “Dicionário Bio-bibliográficos”, se reportando ao perfil e carreira de profissionais como Zózimo Bráulio Barroso (1839-1921), natural do Ceará, Bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas pela Escola Central do Rio de Janeiro, sócio correspondente do Instituto do membro da Associação dos Engenheiros de Londres, e que atuou como engenheiro civil com destaque na engenharia hidráulica entre os anos 1866-1885.

Foram esses intelectuais de formação técnica, entre engenheiros, advogados e jornalistas, além de políticos e representantes das oligarquias, que ocuparam cargos nos aparatos institucionais e estatais desde a criação de Comissões Científicas para estudar temas como o Nordeste (1859), os Açudes (1879), elaborar projetos e planos regionais, até participar na criação de órgãos oficiais como IOCS (1909), IFOCS (1919), DNOCS (1945), SUDENE (1950), dentre outros, incumbidos de combater os problemas da região da seca, trabalhando paralelamente para a aplicação das doutrinas de planejamento e urbanização e a implantação das linhas férreas.

Parece-me oportuno destacar que a premissa fundadora no Combate às Secas, ao determinar um sentido bélico, nos reporta aos campos de formação disciplinar a partir da organização dos espaços de saberes representados pela escola militar e pelas primeiras escolas politécnicas, cuja genealogia consta do capítulo “Do bico de pena ao Blueprint: a formação da Cultura Técnica no Brasil e as secas do Nordeste (1874-1933)”.

A “guerra contra as secas” tornou-se um combate imponderável, ultrapassando, em

muito, o tempo cronológico da guerra mais longa da história – A Guerra dos Cem Anos (1337-1453). A guerra contra as secas se prolonga há quase dois séculos. Uma analogia à Sun Tzu (544-496 a.C.), estrategista de guerra, general do Rei Hu Lu e filósofo chinês, autor de “A Arte da Guerra”, tratado militar escrito durante o século IV a. C, me pareceu apropriada. Na abertura do capítulo I, ao tratar do planejamento, afirma categórico: a arte da guerra é de importância decisiva para o Estado; ela decide sobre a vida e morte, traz segurança ou ruína. Nós temos forçosamente de nos ocupar com ela. O cap. IV aborda a Tática e o aforisma 17 enuncia que o Método significa primeiramente medição; em segundo lugar, cálculo; em terceiro, prognose; em quarto, a ponderação; e em quinto lugar, a vitória (Sun Tzu, 1997). Caberia aqui perguntar quem seria o vencedor.

Uma das respostas possíveis pode ser observada na argumentação de Conceição Moura (1989) no artigo aqui já mencionado, “Terra e Seca: o Estado capitalista”. A pesquisa, desenvolvida junto ao Programa “A Problemática da Seca no RN, Estrutura Fundiária, uso e ocupação da terra”, teve por objetivo analisar a relação venda *versus* seca e observar de perto o comportamento dessas vendas dentro de um limite de transações de até 20 hectares. Como conclusões, um desses processos referia-se à dinâmica de especulação fundiária pela compra de terra como reserva de valor, e que grande parte daquelas transações dizia respeito à venda de terra do pequeno proprietário. Parte dessa oferta era vinculada às heranças, e pouco tinham a ver com estiagens prolongadas. O segundo processo é induzido, dessa vez, diretamente pelo capital via Estado, relacionando-se com o primeiro, ou seja, a construção de “grandes obras governamentais”, o que provoca uma reestruturação do espaço fundiário pela especulação entre os pequenos proprietários, mantendo-se o binômio desapropriação-concentração de terras.

Ora, sabe-se que o processo de concentração de terras é instaurado a partir da ocupação dessa *Terra Brasilis* com o início da colonização

portuguesa, somado ao consócio dos desmatamentos e roubo de madeiras como o Pau Brasil (*Caesalpinia echinata*), além da histórica acumulação de riquezas por meio do cultivo e exploração de monoculturas, como a cana de açúcar e o café, modelo atualizado com o plantio da soja e a expansão da criação de gado. Monoculturas que continuam a modificar a relação entre acumulação de capital versus expropriação dos meios de produção versus reorganização espacial.

É no sentido da ordenação do espaço até então difuso no país que a Parte III do “Contra às Secas”, Cartografias do Sertão, acompanha a elaboração do traçado de mapas e cartas, que dará origem e definirá outros contornos geopolíticos no território nacional, presente nos capítulos: “Representações para domínio do conhecimento e do território: a produção cartográfica da Inspetoria de Obras Contra as Secas (1910-1915)”; “A verdadeira natureza da caatinga”: uma análise do mapa botânico do estado do Ceará e as ações da Inspetoria de Obras Contra as Secas (1909-1910)”; e “A Inspetoria de Obras Contra as Secas e o mapa de transposição do Rio São Francisco (1903-1913)”.

Ganha destaque o relatório (peça gráfica) do botânico Johan Albert Constantin Löefgreen, “Notas Botânicas” (1910), obra seminal na classificação fitogeográfica da vegetação do semiárido e suas potencialidades, contrapondo-se à imagem de uma paisagem morta, obra que resultou de excursões do cientista realizadas entre 1909 e 1910. Radicado no Brasil, dedicou-se ao estudo de espécies botânicas, realizou coletas para hortos criados por ele e chefiou a Seção Botânica da IOCS no período 1910-1913.

O capítulo trata do *corpus* documental em que associa relatórios ao conjunto de mapas produzidos pela IOCS na década de 1910; aborda a constituição imagética de um espaço que passa a se denominar Nordeste, percorrendo as áreas mais atingidas pelas estiagens compreendida entre os estados do Piauí até a Bahia; e registra dados meteorológicos, geológicas topográficos,

dentre outros, com vistas à construção de obras contra os efeitos das secas. Dentre elas se destaca a utilização do potencial hídrico visto como solução fundamental ao problema das estiagens.

A produção cartográfica que terá por desdobramento intervenções técnicas nos recursos hídricos, além da construção de açudes e canais, interligações entre rios até o início de discussões acerca da transposição do Rio São Francisco, favoreceu também a instalação de ferrovias, sua expansão e a delimitação política-administrativa dos estados.

A imersão em fontes históricas, imagens e representações sobre as secas e o processo de transfiguração urbana daí decorrente, o longo do itinerário percorrido pelo HCUrb denota a construção de um estilo de pesquisa próxima das indicações de Bruno Latour. No livro “Ciência em Ação. Como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora” (2002), o autor apresenta e representa a construção do conhecimento por meio da imagem do deus Jano bifronte, como metáfora de uma “ciência em construção” – a face mais jovem à direita, e “a ciência pronta ou acabada” na face à esquerda. Convida então o leitor/aprendiz a “entrar no mundo da ciência e da tecnologia pela porta de trás, a da ciência em construção, e não pela entrada mais grandiosa da ciência acabada” (Latour, 2002, s.p.).

Eis um nascente “nordeste transformado num laboratório a céu aberto”, objeto de experimentações a partir da emergência de fundamentos científicos a partir de uma ciência positivista pautada na criação e expansão das engenharias, aqui já registrados, portanto, da emergência e consolidação de um campo de saber e poder, pautados na produção de um conhecimento disciplinar e uma ciência cujo paradigma vigente é o da monocultura da mente, expressão da física, filósofa e feminista Vandana Shiva (2003), que propugna uma solução única para todos os problemas de todos os lugares do planeta, independente de localização geográfica, ecossistemas, clima, populações.

O trecho denominado “O Nordeste, Um Canteiro de Obras” (Parte II, p.133-137) revela o processo sociológico, histórico e antropológico desse conjunto de ações, planos e políticas de intervenção. A expansão da cultura da técnica via uso de maquinário necessário às construções de açudes, estradas, vias férreas, exigiu uma transformação da força de trabalho disponível: os agricultores (os Cassacos, nome atribuído a um marsupial, também conhecido como rato do mato, ou os Flagelados) devem se transformar em operários, ao menos temporariamente na duração das grandes obras.

Ao final e ao cabo outros ciclos de estiagem se repetem. O flagelo se reinstala. Nessa jornada secular de delimitação geográfica, cartográfica, geopolítica, climática e discursiva, persistem e reverberam as premissas fundantes em referência à natureza com caráter bélico: “Contra as Secas”, “Guerra às secas”, ‘Combate às secas’, “Combate aos efeitos das Secas”. Mais uma vez, a antiga profecia não se cumpriu: o Sertão não virou Mar.

Nesse sentido, o livro “Contra as Secas” contribui para suscitar outras reflexões, desvelar eventos e identificar protagonistas. Expõe aos leitores uma radiografia do processo que também ficou conhecido como “a indústria das secas”. Documentar acontecimentos que abalam, mesmo que temporariamente, as certezas da técnica, por exemplo, quando se descreve o período de interrupção da construção da malha ferroviária, motivada pela passagem sobre as paralizações pelo bando de Lampião; quando denuncia o superfaturamento das obras; o não cumprimento das recomendações, planejamento e ações em que se associavam aos recursos hídricos a instalação de hortos florestais, a arborização das cidades com espécies frutíferas; os arranjos do capital empresarial e suas ingerências, que desembocam no usufruto de equipamentos públicos, como no caso da exploração das jazidas de gesso, após declaração de falência da empresa ferroviária sob custódia Albuquerque Maranhão & Cia., quando além dos poderes do Estado e do capital privado,

representantes do Clero exploram a força de trabalho, nas campanhas de emergência.

Embora esteja dito não se ter a intenção de fazer a história das secas, o conjunto formado pelos artigos que compõem a obra, o aporte teórico, o corpus de documentos, nos sugere uma escrita não da História das Secas, mas de uma versão possível, como advogado pelo paradigma das ciências da complexidade, ao fazer coro com a já mencionada noção de monocultura da mente defendido por Shiva (2003), quando ambos questionam uma única versão do conhecimento como verdade unitária.

Para a História, a Ciência, o conhecimento, são formas de contar ou narrar histórias. Em relação à ciência da história e à problematização posta na revisão entre as formas de narrativas da história, Siegfried Kracauer (apud Burke, 1992), historiador de cinema, aponta uma bifurcação nessa direção, ao sugerir que na ficção moderna, a decomposição da continuidade temporal enunciada por Joyce, Proust e Virginia Wolf oferece um desafio e uma oportunidade aos narradores históricos. Uma narrativa, uma história das secas, uma história dos homens, da natureza, da cultura, da cultura da técnica, preenche as 404 páginas da publicação “Contra as Secas”, o que torna inviável tentar resumir-la aqui sem correr o risco de reduzir ou mesmo mutilar o conjunto das temáticas, profusão e densidade da documentação reunida.

Em sua profundidade analítica, fica evidenciada uma Cartografia paralela e complementar pelo esforço na localização e tratamento do acervo documental, o que atribuo à laboração de uma Enciclo-pedia, no sentido clássico do termo, em sua etimologia: *enkyklos paideia*: “circular” + “educação”.

“Contra as Secas” enquanto coletânea de textos, pelo conjunto de fontes documentais, descreve o melhor possível o estado atual do conhecimento humano, torna-se um livro de referência ao tratar da construção de uma região no país – um NORDESTE, tendo como pano de fundo uma questão climática.

Nesse sentido, penso que a trajetória do HCUrb se aproxima das proposições apontadas por Felix Guattari (1992) quando argumenta a favor da interdisciplinaridade (destacada pela Profa. Maria Lucia Caira Gitahy na apresentação do livro), noção que o autor declara preferir chamar de transdisciplinaridade, por acreditar ser possível reinventar campos cognitivos, ecologizar a ciência e adotar um paradigma de criação processual próximo da estética. Recomenda adicionar à Declaração dos Direitos do Homem um artigo sobre o DIREITO DE TODOS À PESQUISA, o que desloca tal proposição do estrito campo acadêmico, direito este que, em um futuro próximo, pode provocar uma transformação profunda nos modos de expressão, de conhecimento, de negociação e sensibilidades, e repensar, portanto, uma política da ciência, construindo “agenciamentos coletivos de enunciação”. Reitero a recomendação acerca da importância e necessidade da leitura do livro, já destacado na apresentação. Complementaria: tona-se imprescindível!

Referências

- Burke, P (1992). *A Escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP.
- Guattari, F. (1992). Fundamentos Ético-Políticos da Interdisciplinaridade. *Tempo Brasileiro*, Rio de Janeiro, 108, 19-26.
- Latour, B. (2000). *Ciência em Ação. Como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora*. São Paulo: UNESP.
- Moura, M. da C. de Almeida (1989). *Terra e Seca: o Estado Capitalista*. Coleção Sala de Aula, n. 6. Natal: Cooperativa Cultural/UFRN.
- Prigogine, I. (2009). *Ciência, razão e paixão*. 2.ed, São Paulo: Livraria da Física.
- Shiva, V. (2003). *Monoculturas da mente*. Perspectivas da Biodiversidade e da Biotecnologia. São Paulo: Gaia.
- Sun Tzu (1997). *A Arte da guerra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, (Coleção Leitura).
- Takeya, D. M.; Lima, H. M. F (1987). *História Político-Administrativa da Agricultura do RN – 1892/1930*. PROED/Editora Universitária UFRN, Natal.

Wani Fernandes Pereira

Licenciada em História. Mestre em Antropologia Social. Doutora em Educação pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Professora Aposentada do Departamento de Fundamentos e Políticas da Educação – Centro de Educação/UFRN. Atualmente preside o Conselho Administrativo da Livraria Cooperativa Cultura Universitária do RN.

wanipereira1950@gmail.com